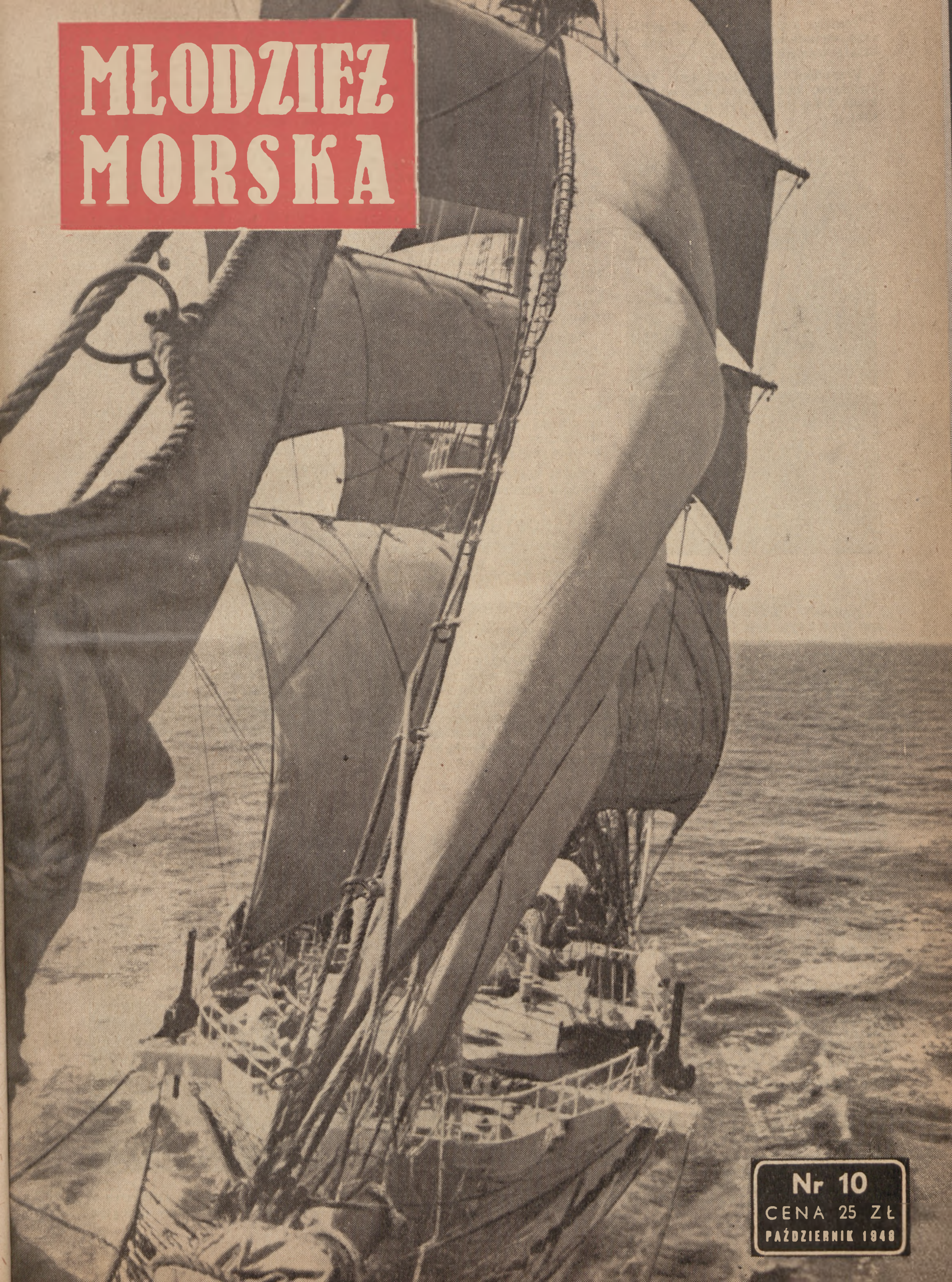
MŁODZIEŻ MORSKA



Nr 10
CENA 25 ZŁ
PAŹDZIERNIK 1948

PRZODUJĄCY TRAWLER

Trawler Dalmoru „Jupiter" zakończył wyładunek ryb, złowionych w czasie ostatniego rejsu.

Przywiózł on 169,3 ton śledzi świeżych, 25,1 t solonych, w beczkach, 3,4 t innych ryb (głównie makrele).



Fot. Z. Kosycarz

„Jupiter" przywiózł więc razem 197,8 t ryb. Jest to bardzo dobry wynik, biorąc pod uwagę, że rekordowy wynik jednego rejsu (również osiągnięty przez „Jupitera") wynosił około 203 t.

NOWY POLSKI STATEK W BUDOWIE

Na początku października nastąpiło wodowanie nowego polskiego statku s/s „Puck" zbudowanego na zamówienie Towarzystwa „Żegluga Polska" w angielskiej stoczni Svan Hunter. Nosi on nazwę przedwojennego statku zatopionego podczas działań wojennych w Bari i jest bliźniaczo podobny do s/s „Hel", kursującego na linii Gdynia—Goeteborg. Nośność s/s „Puck" wynosi 1 460 DWT, pojemność ładunkowa 93 000 stóp sześć., długość 232 stopy, szerokości 36 stóp, szybkość ca 11 węzłów.

NA NASZYCH STOCZNIACH

Wśród ważniejszych prac naszych stoczni wymienić należy wykańczanie m/s „Warta", s/s „Wanda" i „Narew", remont m/s „Stalowa Wola".

Na czoło wybija się jednak budowa rudowęglowców. Do chwili obecnej założono już 5 stępek, a pierwszy kadłub znajduje się w ostatnim stadium budowy. Przeprowadza się ostatnie nitowania i malowanie. W najbliższym czasie spłynie on na wodę. Szczegółowy reportaż z budowy zamieszczamy w bież. numerze.

Z ŻYCIA Wybrzeża

NOWY TABOR DLA P.P.R.C.

Na zamówienie Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych na jednej ze stoczni w W. Brytanii przeprowadza się obecnie budowę 4 nowoczesnych pogłębiarek chwytakowych. Zdolne one będą do wydobywania 100 m³ mułu na godzinę. Każda bagrownica kosztować będzie 35 000 000 zł. Przejęcie 4 bagrownic przez władze polskie spodziewane jest w połowie przyszłego roku.

Na stoczniach holenderskich znajdują się obecnie w budowie dwa morskie holowniki, zamówione przez Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych. Obydwa holowniki będą posiadały motory o sile 450 KM oraz będą zaopatrzone w najnowocześniejszy sprzęt wraz z ultrakrótkofalowymi radioodbiornikami.

Koszt budowy pojedynczego holownika wyniesie około 122 000 000 zł.

EKSPORTUJEMY ZBOŻE

Z portu gdańskiego odeszły już dwa transporty polskiego zboża do Norwegii. Pierwszy w ilości 300 ton zabrał statek „Mailand", drugi 1900 ton statek „Westra".

Zboże eksportowe pochodzi z tegorocznych zbiorów. Fakt podjęcia przez nas eksportu zbożowego, przychodzący bezpośrednio niemal po zniesieniu ograniczeń obrotu zbożem i jego przetworami w kraju, wskazuje wyraźnie na systematyczne poprawianie się sytuacji żywnościowej Polski i stanowi wielki sukces naszej gospodarki.

SZCZECIŃSKI JUBILEUSZ

W końcu września wszedł po raz 50 do portu szczecińskiego szwedzki statek „Hanna". S/s „Hanna" jest najczęstszym gościem portu szczecińskiego i żaden ze statków, od czasu objęcia portu przez administrację polską, nie może się poszczycić taką ilością rejsów do Szczecina. Kapitanem statku jest bez przerwy p. Knut Steinick, który posiada samodzielne prawo wprowadzania swego statku bez pilota.

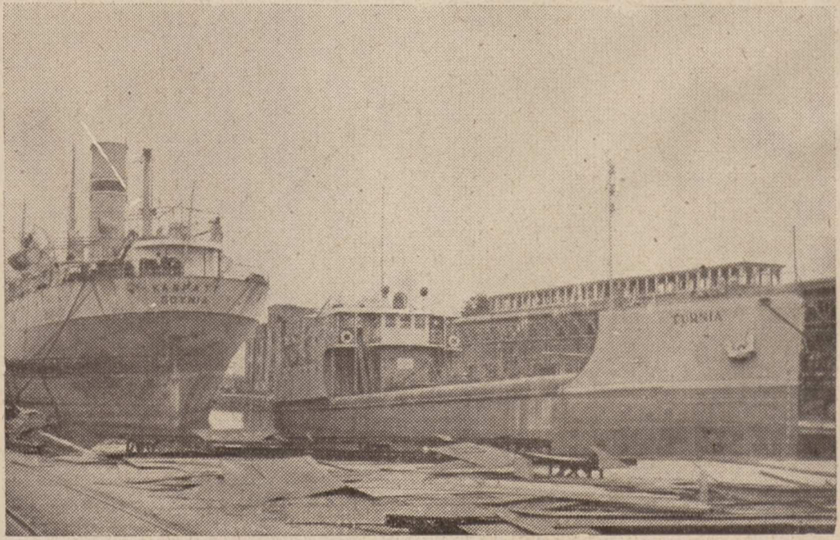
Przez cały ten okres s/s „Hanna" przewiozła ogółem 43 949 t ładunku ze Szczecina do portów wschodniej Szwecji, w czym 40 672 t węgla eksportowego i 1 552 t koksu i zabrała 1 625,5 t węgla bunkrowego, a przywiozła jeden ładunek rudy w ilości 900 t. S/s „Hanna" ma 737 BRT, jej portem macierzystem jest Hoeganaes. Wyłącznym przedstawicielem tego statku jest Maklerska Spółdzielnia Pracy „Agmor".

ZWIĘKSZONE PRZEŁADUNKI GDYNI I GDAŃSKA

Według dotychczasowych prowizorycznych obliczeń ogólny obrót portów Gdańska i Gdyni wyniósł we wrześniu br. 1 241 988 t, czyli ponad 80 000 t więcej, niż w sierpniu br. (w sierpniu przeładunek wynosił 1 160 988 t). Z ogólnego obrotu na wywóz przypada 930 594 t, a na przywóz 311 394 t. Obrót zwiększył się dzięki wzmożonemu eksportowi w ub. miesiącu.

Przez Gdańsk wywieźliśmy 500 776 t towarów a sprowadziliśmy 183 742 t. Eksport towarów przez Gdynię osiągnął cyfrę 429 818 t, a import 127 625 t. W ub. miesiącu wywieźliśmy przez obydwa porty około 874 716 t węgla i 172 035 t rudy żelaznej.

SPOTKANIE W STOCZNI



Na Stoczni Gdańskiej spotkały się ostatnio dwa polskie tankowce m/s „Karpaty" i m/s „Turnia", które przybyły tu na okresowy przegląd

MŁODZIEŻ MORSKA
NR 10. PAŹDZIERNIK 1948



Fot. „Mł. M."

EUGENIUSZ GĄSIOROWSKI
komandor ppor.

PIERWSZE KROKI

Na początku marca 1948 roku rozpoczął swą działalność Samodzielny Wydział Marynarki Kom. Głównej P. O. „Służba Polsce". Zadaniem jego jest przysposobienie młodzieży do prac morskich, aby wypełnić ogromne luki i zaniedbanie, jakie stary ustrój przedwrześniowy a później wojna pozostawiły na Wybrzeżu.

Zadania te są tym większe i poważniejsze, że posiadamy trzy wielkie i cały szereg mniejszych, lecz bardzo dobrze pracujących portów, że nasza flota handlowa rozrasta się z każdym rokiem, że krzepnie i potężnieje przemysł. Toteż Samodzielny Wydział Marynarki P. O. „Służba Polsce" powołano do życia właśnie w celu przygotowania i wyszkolenia kadr ludzi morza, którzy obejmą w przyszłości stanowiska w Marynarce Wojennej i Handlowej, na stoczniach i w rybołówstwie, we wszystkich dziedzinach życia gospodarczego Wybrzeża.

Pierwszy okres pracy wydziału poświęcono organizacji oraz przygotowaniu własnej kadry, aby następnie przystąpić do szkolenia masowego. W ramach współpracy z Ligą Morską na terenie ośrodka morskiego w Ustce zorganizowano w czasie miesięcy letnich pierwszy kurs instruktorski Przysposobienia Marynarki P. O. „Służba Polsce", w którym wzięło udział 100 junaków z całego kraju.

Kurs powyższy postawiono na bardzo wysokim poziomie dzięki wyborowej kadrze instruktorskiej, dużej pomocy ze strony Mary-

narki Wojennej oraz używaniu doskonałego sprzętu żeglarskiego Ligi Morskiej z jachtem „Gen. Zaruski" na czele. Na jego pokładzie 28 najlepszych junaków z kursu wzięło później udział w rejsie do Leningradu, o którym szeroko pisała nasza prasa.

W lipcu 1948 r. w porozumieniu z Państwowym Centrum Wychowania Morskiego 200 junaków z I turnusu Brygad Młodzieżowych „SP" ukończyło kurs pracy morskiej, kandydując do Szkoły Jungów i Rybaków Dalekomorskich, aby poświęcić się zawodowej pracy na morzu. Ponadto grupa junaków ukończyła Kurs Przodowników Morskich.

W czerwcu br. rozpoczęła się akcja organizowania hufców Przysposobienia Marynarki na terenie całej Polski, wszędzie tam, gdzie warunki wodne i sprzęt żeglarski umożliwiały pracę szkoleniową. Hufce Przysposobienia Marynarki w czasie ostatniego lata prowadziły już szkolenie w zakresie stopnia żeglarza, a hufiec z Krakowa może się pochwalić nie lada wyczynem, jakim był spływ Wisłą do Gdańska.

Liczba junaków w tych hufcach wynosi dziś już kilka tysięcy, a w najbliższym czasie wzrośnie dwukrotnie. Staną się one szeroką bazą, dostarczającą kandydatów do ośrodków morskich i śródlądowych Przysposobienia Marynarki „Służba Polsce", rozrzuconych na terenie całego kraju.

W okresie jesienno - zimowym prowadzić się będzie w hufcach szkolenie teoretyczne, prace bosmańskie, modelarskie oraz budowę i remont sprzętu wodnego. Przy każdym hufcu organizuje się już świetlice, celem rozpoczęcia normalnej pracy kulturalno - wychowawczej.

Samodzielny Wydział Marynarki przystępuje w październiku br. do budowy typowego sprzętu żeglarskiego, którym będą łodzie dziesięciowiosłowe z ożaglowaniem, podobne do nich sześciowiosłowe, oraz duże jachty. Budowa powyższego sprzętu oraz przygotowanie ośrodków umożliwi w czasie akcji letniej 1949 r. przysposobienie do zawodu marynarskiego paru tysięcy pełnowartościowych żeglarzy.

Samodzielny Wydział Marynarki „SP" przywiązuje wielką wagę do współpracy z Ligą Morską, która przez swe koła szkolne wychowuje młodzież w wieku szkolnym, do chwili przejęcia jej przez „SP", oraz współpracuje z nami na odcinku morskiego wychowania młodzieży.

Nasze pierwsze kroki zostały już zrobione.

EUGENIUSZ GĄSIOROWSKI, kmdr ppor.

Żeglarze ze „Służby Polsce" podczas zajęć na pokładzie „Gen. Zaruskiego" Fot. „Mł. M."





KOMSOMOŁ
Kadra Floty

Fot.: S.I.B.

Napisał JÓZEF WOJCICKI

Marynarka Wojenna ZSRR okryła się już niejednokrotnie sławą wojenną. W czasie Rewolucji Październikowej, wojny domowej i wojny w obronie Ojczyzny, marynarze radzieccy w walce z wrogiem wykazali niezwykłą odwagę i wielkie poświęcenie. Liczne sukcesy Floty Radzieckiej w ostatniej wojnie z Niemcami osiągnięte zostały głównie dzięki wysokim walorom moralnym marynarzy radzieckich, którzy dokonali wiele bohaterskich czynów stając w obronie swej radzieckiej ojczyzny i walcząc o wyzwolenie ujarzmionych narodów Europy — na morzu i na lądzie. Bohaterska obrona Odessy, Leningradu i Sewastopola — to pomniki chwały marynarzy radzieckich. Wielką zasługę w przygotowaniu Marynarki Radzieckiej do ciężkich zadań, jakie czekały ją w wojnie z Niemcami, posiada masowa organizacja młodzieży radzieckiej „Komsomoł" — Komunistyczny Związek Młodzieży.

Organizacja ta daje rokrocznie Flocie tysiące młodych, przeszkolonych już w morskiej służbie rekrutów marynarskich. Komsomolcy stanowią też kadrę Floty, będąc najbardziej wartościowym jej elementem. Wielu marynarzy — Bohaterów Związku Radzieckiego rekrutuje się właśnie z komsomolców. Ich sławne czyny w wojnie z hitleryzmem przysparzają chwały nie tylko Flocie, ale i organizacji, która ich wychowała. Komsomoł bowiem poświęca wiele uwagi przygotowaniu wartościowych kadr dla Floty i w tym celu organizuje liczne kluby i kursy morskie, ściśle współpracując z marynarzami, którzy wyszli z organizacji na pokłady okrętów, ale nadal pozostają jej członkami.

Stały kontakt i częste obcowanie młodych kandydatów na marynarzy, z wilkami morskimi właśnie we wspólnych kołach Komsomołu, stwarza nie tylko dogodną atmosferę dla wytworzenia wysokiego napięcia ideowego, ale pozwala również na odpowiednie przygotowanie narybku i

zapoznanie go ze służbą na morzu. Na wspólnych zebraniach i gawędach marynarze, opowiadają młodym chłopcom o szczytnej misji radzieckiej służby morskiej — o misji obrony pokoju, opowiadają też o swoich okrętach, o życiu marynarskim, o trudach i przyjemnościach, morskiego fachu. W ten sposób z marynarza na marynarza przechodzi piękna tradycja Floty Radzieckiej, a jednocześnie zadzierzga się nić przyjaźni, dzięki czemu rekrut wstępujący do Floty nie czuje się tu obco. Z miejsca znajduje tu przyjaciół i opiekunów.

W ciągu wielu lat Komsomoł wychowuje swych młodych członków na przyszłych obrońców wybrzeży, kształtuje ich demokratyczny, radziecki światopogląd i hartuje wolę, podnosząc jednocześnie ich poziom umysłowy. Dużą wagę przywiązuje się do politycznego uświadomienia przyszłych marynarzy, aby rozumieli, że bronią swojej potężnej, socjalistycznej ojczyzny oraz wszystkich narodów miłujących wolność przed zakusami imperializmu. Zapoznają ich z wielką, rewolucyjną tradycją Floty w walce o wyzwolenie własnego narodu i innych narodów spod jarzma caratu oraz z jej walką o wyzwolenie Europy z jarzma hitlerowskiego w ostatniej wojnie. Oficerowie — komsomolcy z Floty często wygłaszają w morskich klubach Komsomołu odczyty na tematy historyczne i fachowo-morskie.

Poza ideologicznym i teoretyczno-morskim przygotowaniem komsomolców do służby w marynarce, kluby morskie organizują też szkolenie praktyczne. Sport żeglarski ma tu charakter wybitnie masowy, szkoląc tysiące komsomolców rocznie. Dysponując wielką ilością doskonałych jachtów, komsomolcy wychodzą w czasie kampanii letniej na dalekie i długotrwałe rejsy ćwiczebne. Często też kandydaci na marynarzy składają wizyty swym kolegom na okrętach wojennych, obserwując życie i służbę marynarską.

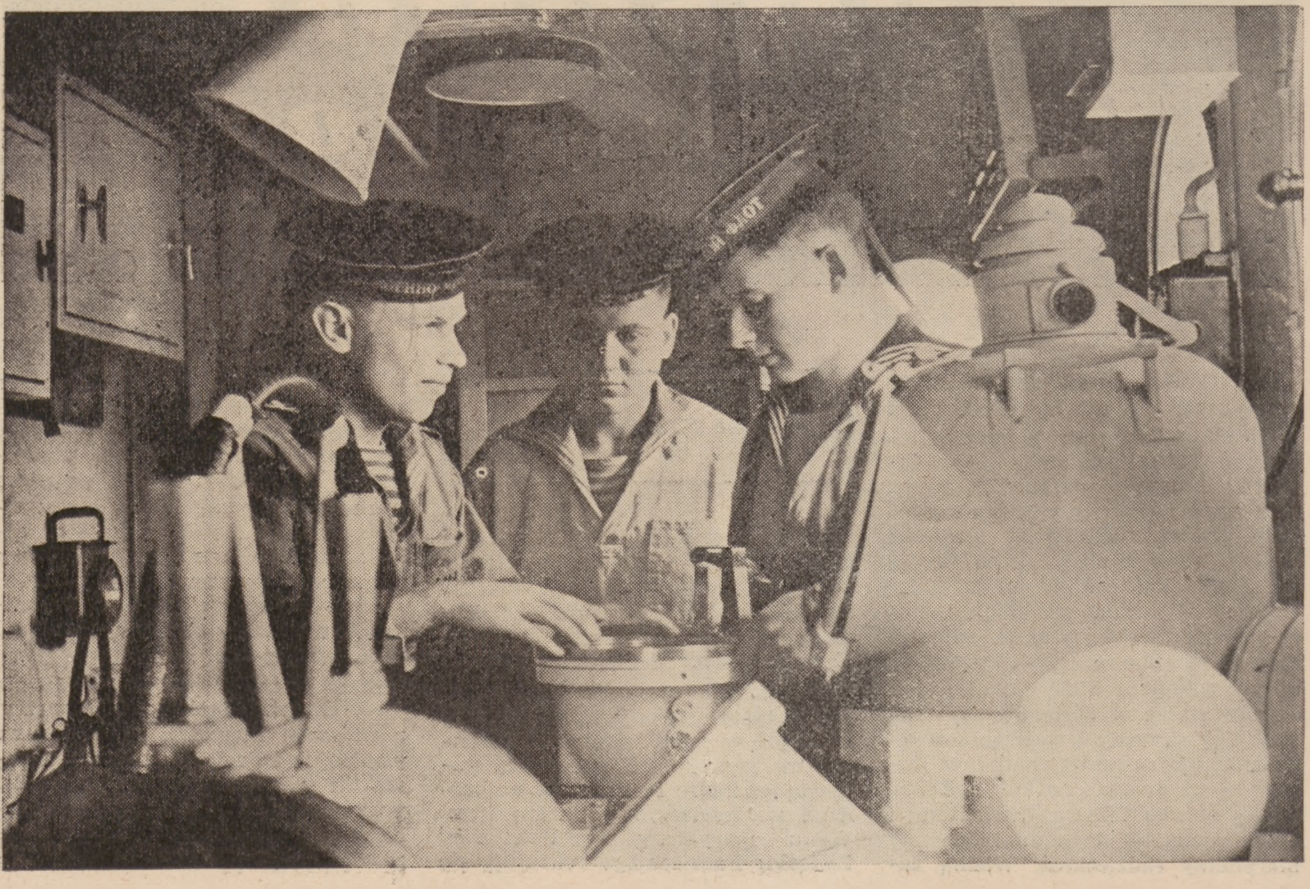
Wstępując do Floty Wojennej komsomolcy dostają się na szkolny okręt, noszący również nazwę „Komsomolec". Na pokładzie tego dużego okrętu i innych, młodzi komsomolcy przeistaczają się powoli w doświadczonych wilków morskich, by stanąć wreszcie na pokładach okrętów wojennych obok swych starszych kolegów. Nie tylko okręty szkolne, ale i bojowe jednostki Floty noszą często takie nazwy jak „Komsomolec" i „Komsomołka". Nazwy te wyrażają nie tylko bliski kontakt między flotą, a organizacją młodzieżową, ale również wdzięczność Marynarki Radzieckiej dla mas komsomolskich. Trzeba bowiem wiedzieć, że komsomolcy przyczynili się wydatnie do sukcesów Floty nie tylko walcząc na pokładach okrętów, ale składając miliony na budowę nowych jednostek pływających.

Akcja budowy okrętów wojennych przez komsomolców została na wielką skalę zapoczątkowana w końcu 1942 roku przez komsomolców okręgu jarosławskiego, którzy rzucili hasło wybudowania okrętu podwodnego. W krótkim czasie na ten cel zebrano 10 milionów rubli, co wystarczyło również i na budowę kilku samolotów. Młodzież komsomolska z entuzjazmem organizowała zbieranie funduszów na budowę nowych okrętów, zyskując nie tylko wdzięczność wśród marynarzy, ale i uznanie Generalissimusa Stalina, który w odręcznym liście dziękował młodzieży jarosławskiej za tak piękny dar dla Floty i Armii ZSRR. Wybudowane ze składek okręty i samoloty stały się poważnym wkładem młodzieży komsomolskiej w dzieło przyśpieszenia zwycięstwa nad Niemcami.

Wybudowany ze składek młodzieży jarosławskiej okręt podwodny został nazwany „Jarosławski Komsomolec". Specjalna delegacja młodzieży przekazała go już w początkach 1943 marynarzom-komsomolcom, odbywając próbny rejs i pierwsze zanurzenie okrętu wraz z jego załogą. Od tej chwili komsomolcy utrzymywali nieustanny kontakt li-

(dokończenie na str. 10)

Fot. S.I.B.



STANISŁAW NADZIN
pułkownik

LENINO—TO SYMBOL

Pierwszego września 1943 roku, w czwartą rocznicę hitlerowskiego najazdu na Polskę, sformowana na gościnnej ziemi radzieckiej, Pierwsza Polska Dywizja im. Tadeusza Kościuszki — wyruszyła na front.

Dowództwo Armii Radzieckiej skierowało Polską Dywizję na bardzo ważny dla całości działań wojennych odcinek frontu pod Smoleńskiem. Stąd najbliżej było do Polski.

Zadanie Dywizji polegało na przełamaniu niemieckiej linii obronnej w rejonie miasteczka Lenino.

12 października, o godzinie 6 rano pierwszy batalion 1 pułku piechoty przeprowadził zwiad bojem. O godzinie 9 minut 20 — rozpoczęło się przygotowanie artyleryjskie, które trwało 2 godziny. Na 15 minut przed końcem artyleryjskiego przygotowania, nasza piechota wyskoczyła z okopów i ruszyła do natarcia.

Na prawym skrzydle Dywizji nacierał 2 pułk piechoty. 1 batalion tego pułku dotarł pod nieprzyjacielskim obstrzałem do rzeki Mierei i przeprawił się przez nią w bród. Następnie nasi żołnierze ruszyli do szturmu na niemieckie okopy. Zdobyli pierwszą ich linię i wdarli się w głąb nieprzyjacielskiej obrony. Kolejno zdobyto także drugą i trzecią linię niemieckich okopów. Zawiązała się zacięta walka o wieś Połzuchy, która kilkakrotnie przechodziła z rąk do rąk.

Na lewym skrzydle Dywizji nacierał pułk pierwszy. Na jego czele szedł pierwszy batalion — ten sam, który już przedtem przeprowadził zwiad bojem. I tutaj także zdobyto kolejno wszystkie trzy linie niemieckich okopów. Rozgorzał gwałtowny bój o wieś Trygubową.

W godzinach popołudniowych natężenie bitwy doszło do szczytu. Niemcy posyłali na pole walki nie tylko coraz większe oddziały piechoty, ale sprowadzili ogromne siły lotnictwa. W nalotach brało udział do 50 samolotów naraz. Co 10 minut słychać było szum eskadr lotniczych, powracających na pole walki z nowymi ładunkami bomb. Ale równocześnie niebo pokrywało się tysiącami brązowych obłoczków. To radziecka artyleria przeciwlotnicza chroniła Dywizję całą siłą ognia, jaką posiadała. Również polska piechota prowadziła ogień do nurkujących samolotów z ciężkich karabinów maszynowych i groźnej broni w rękach celnego strzelca — rusznic przeciwpancernych.

Zjawiły się też w okolicy Trygubowej, niemieckie działa pancerne — „ferdynandy". Ale polskie czołgi szybko opanowały sytuację. Przeprawiły się one przez zbudowane na Mierei mosty i wkrótce pojawiły się na czołowych liniach naszego natarcia. Niszczyły broń pancerną wroga, rozpraszały jego oddziały, dodawały ducha naszej piechocie.

W nocy z 12 na 13 października 3 pułk zluzował pułk 1, który był już wyczerpany walką.

Noc wykorzystano na wyniesienie rannych z pola walki, na uzupełnienie amunicji, naprawienie uszkodzonej broni, dostarczenie żywności. Wszystko to nie było łatwe. Dywizja bowiem była silnie wysunięta do przodu. Niemcy zaś — z boku, ze skrzydeł — prowadzili krzyżowe ognie z karabinów maszynowych, których serie pokrywały całą dolinę Mierei. Mimo to trwał nieprzerwany, pracowity ruch od punktów zaopatrzenia ku przednim liniom i z powrotem, nie ustający aż do samego rana.

W ciągu nocy wróg okopał się na nowo. Przybliżył się do naszej pozycji, mając zamiar w ciągu dnia nas zaatakować. Po krótkiej nawale ogniowej został wyparty przez oddziały 3 pułku piechoty.

Dzień 13 października był dalszym ciągiem gorącej bitwy. Niemcy wprowadzili do walki jeszcze więcej samolotów. Naliczono do 60 nalotów, a w każdym z nich brało udział około 30 samolotów. Ale obrona przeciwlotnicza również wzrosła na sile. Wiele samolotów strącono. Nasza piechota odparła wszystkie kontrataki Niemców i utrzymała wszystkie zdobyte pozycje.

Pod koniec drugiego dnia bitwy, dowódca 33 Armii Radzieckiej, której podporządkowana była operacyjnie Pierwsza Dywizja — generał Gordow — wydał rozkaz zaprzestania większych działań zaczepnych na tym odcinku frontu. Uznał on, że Polska Dywizja wykonała swoje zadanie.

W ciągu dwu dni walk zadali Kościuszkowcy śmierć 1500 hitlerowskim zbrodniarzom. Wzięli do niewoli około 400 niemieckich żołnierzy i oficerów. Zdobyli dużo broni i sprzętu wojennego.

Wielu mężnych żołnierzy, wiernych synów ludu polskiego, okryło się w owych pamiętnych dniach — nieśmiertelną chwałą. Żyją i żyć będą zawsze we wdzięcznej pamięci narodu: fizylierka Aniela Krzywoń, oficerowie polityczni por. Mieczysław Kalinowski i por. Roman Gaziński, bohaterski kpt. Władysław Wysocki, mjr. Lachowicz, którzy zginęli śmiercią walecznych na białoruskiej ziemi. Sławą okryli się: były uczestnik walk o wolność Demokratycznej Hiszpanii — kpt. Juliusz Hibner i były marynarz, uczestnik obrony Wybrzeża we wrześniu 1939 r. — chorąży Konstanty Minuczyc, i wielu, wielu innych bohaterów bitwy, nagrodzonych za męstwo i odwagę najwyższymi odznaczeniami polskimi i radzieckimi.

Bitwa pod Lenino przyniosła Kościuszkowcom zwycięstwo i stała się niejako — symbolem.

Bitwa ta była chrztem bojowym nowego Wojska Polskiego, wojska polskich mas robotniczych i chłopskich, wojska — naprawdę ludowego.

Po raz pierwszy oddziały Wojska Polskiego walczyły ramię przy ramieniu z Armią Radziecką, Armią — wyzwolicielką ludów, Armią — ostoją niepodległości narodów i pokoju świata.

Po raz pierwszy też w historii żołnierz polski szedł do boju z jasną świadomością celów, o które walczy: z obrazem przyszłej Polski robotniczej i chłopskiej, która w niespełna rok potem, w lipcu 1944 r. — okupiona krwią polskiego i radzieckiego żołnierza — rzeczywiście powstała do życia.

STANISŁAW NADZIN

STANISŁAW WOLIŃSKI

CHŁODNICTWO NA WYBRZEŻU

Rybołówstwo morskie i zatokowe może się racjonalnie rozwijać tylko w oparciu o należycie rozbudowany i dobrze pracujący system urządzeń chłodniczych wraz ze związanymi z nim fabrykami sztucznego lodu, mączki rybnej, tranu technicznego i leczniczego. W przeciwnym bowiem razie rybołówstwo staje się mało rentowne i z trudnością dociera z wybrzeża do konsumenta w głębi kraju.

Znaczenie chłodni podnosi jeszcze fakt, że poza właściwym zadaniem utrzymywania przez pewien okres czasu złowionej ryby w stanie zdatnym do użytku, spełnia ona cały szereg dodatkowych czynności, ściśle się ze sobą łączących, bez których nie może być mowy o racjonalnej gospodarce rybnej. Do tych dodatkowych czynności należą: przeładunek ryby z kutrów i statków rybackich do chłodni, przeróbka termiczna — zamrażanie — celem zabezpieczenia ryby przed zepsuciem, oczywiście w wypadku gdy ma ona pozostać w chłodni przez czas dłuższy, przechowywanie ryby solonej, ekspedycja z chłodni do konsumenta, prowadzenie fabryk lodu i mączki rybnej, a nawet załatwianie formalności celnych przy przyjmowaniu ryby importowanej.

Jeśli ryba po złowieniu nie może być natychmiast rozprowadzona do konsumenta, zachodzi konieczność przechowania jej w stanie świeżym w chłodni. Odbywa się to w temperaturze od 0 do —3° C i założeniem takiego przechowania jest konieczność utrzymania znajdujących się w organizmie ryby soków w stanie niezamarzniętym. W tym też celu ryba musi być starannie oczyszczona i wypłukana ze wszystkich łatwo psujących się zanieczyszczeń i krwi, które są, jak wiadomo, pożywką dla bakterii gnilnych. Tak przygotowana ryba może pozostać w chłodni do 10 dni, nic nie tracąc ze swej świeżości.

Jeśli jednak złowiona ryba nie może być rozprowadzona na rynku po tym terminie, poddaje się ją zamrożeniu. Jest to jeden ze sposobów konserwowania ryby, tym razem w niskich temperaturach. Jest to możliwe dlatego, iż bakterie niszczące mięso rybie giną już w temperaturze — 8° C. Mimo to zamrożenie odbywa się w niskich temperaturach a następnie przechowywanie ryby odbywa się przy —20 do —25° C.

Poza wyżej podanymi czynnościami chłodnia przechowuje ryby mrożone w solance a także solone śledzie, dorsze i filety dorszowe w beczkach, co ma miejsce szczególnie w miesiącach letnich, gdyż wtedy ryby takie wymagają niezbyt niskiej temperatury, do —2° C. W pozostałej części roku magazynuje się je w zwykłych, nie chłodzonych pomieszczeniach.

Podczas przechowywania ryby w chłodni, specjalny personel ma za zadanie dbać o jak najlepszą jej konserwację przez stałe badanie stanu zakonserwowania, przez lakowanie beczek, odciąganie gromadzącego się w nich tranu, przez obcinanie głów rybich, jeśli to jest ze względu na potrzebę dłuższego przechowywania konieczne. W specjalnych wypadkach przeprowadza się tu nawet przepakowywanie towaru.

Do urządzeń, związanych bezpośrednio z chłodnią, należą mniejsze lub większe wytwórnie lodu. Produkuje się go do zaopatrywania wagonów- i samochodów-chłodni, statków połowów dalekomorskich, kutrów oraz łodzi, zwłaszcza w okresie letnim. Tak na przykład, istniejąca przy chłodni gdyńskiej fabryka lodu produkuje około 15 ton na dobę, tyleż samo wytwarza się w Szczecinie, oraz około 5 ton w Łebie. Wszystkie te ilości nie są w stanie podołać potrzebom naszego rybołówstwa. Dlatego też przeprowadza się planową rozbudowę nie tylko chłodni i urządzeń chłodniczych, ale także i rozbudowę sieci wytwórni sztucznego lodu.

Dziś kredyty na odbudowę i rozbudowę chłodni stanowią najpoważniejszą pozycję wśród sum inwestycyjnych naszego rybołówstwa. Przeznaczono bowiem na rok bież. kwotę około 200 mil. złotych, z czego 181 mil. pochodzących z kredytu skarbowego oddano na budowę chłodni i zamrażalni ryb w Gdyni łącznie z fabryką lodu. Obiekt ten znajduje się już w budowie. Ponadto w ramach tej kwoty buduje się chłodnię rybną we Władysławowie. Równocześnie Min. Przemysłu przeznaczyło na odbudowę i rozbudowę chłodni w Elblągu 3 mil. złotych.

Po wykonaniu powyższych inwestycji największym ośrodkiem chłodniczym będzie Gdynia, będąca zresztą największym i najczynniejszym ośrodkiem rybackim na Wybrzeżu. Dziś czynna jest tu chłodnia o powierzchni 2 672 m kwadr. zdolna przyjąć 1 200 ton ryb świeżych i mrożonych. Budujący się w szybkim tempie obiekt będzie jeszcze większy, powierzchnia jego wynosi bowiem 4 000 m kw. i będzie w stanie zmagazynować ponad 2 000 ton ryby. Równocześnie zaś produkcja fabryki lodu wzrośnie już w roku przyszłym do 40 ton w ciągu doby.

Nie tylko jednak w dużych ośrodkach rybackich rozbudowuje się chłodnie. Plan rozbudowy przewiduje budowę do 1953 roku chłodni rybnych we Władysławowie, gdzie jak wiadomo bazuje zawsze duża ilość kutrów duńskich a nawet szwedzkich, w Gdańsku, Świnoujściu, Kołobrzegu, Ustce i Elblągu.

Przy większych chłodniach istnieją zawsze fabryki rybnej mączki, doskonałej, wysokowartościowej paszy, oraz wytapialnie tranu technicznego, cenionego przez garbarnie. Fabryki te zużywają wszelkie odpadki rybne powstające przy czyszczeniu ryb, jak wnętrzności, głowy, ości, a także ryby nie nadające się do spożycia. Wszystkie te odpadki tnie się najpierw na drobne części a następnie celem zniszczenia bakterii sterylizuje. Stąd idą one do parzenia i prasowania. gdzie właśnie wytapia się tran techniczny. Po odciągnięciu tranu pozostałość suszy się, przesiewa przez specjalne sita i pakuje gotowy już produkt.

Fabryka mączki rybnej w Gdyni korzysta nie tylko z odpadków, dostarczanych przez samą chłodnię, lecz także przez wszystkie znajdujące się tu i czynne przetwórnie i wędzarnie rybne.

Praca chłodni rybnych oraz przemysłu przetwórstwa rybnego zazębiają się wzajemnie i bez należytej rozbudowy chłodnictwa nie może być mowy o rozbudowie tego przemysłu. Rozbudowa chłodnictwa rybnego musi iść stale naprzód, aby nie hamować rozwijającego się w nowych, powojennych warunkach naszego rybołówstwa aby należycie usprawnić rozprowadzanie złowionej ryby do konsumenta, nie tylko w kraju ale i zagranicą, przez co przyczyni się poważnie do poprawy naszej sytuacji żywnościowej, da nam możność zdobycia cennych artykułów spożywczych i przemysłowych, tak niezbędnych w naszej ogólnonarodowej gospodarce.

STANISŁAW WOLIŃSKI

Rozwijając rybołówstwo i budując chłodnie —

podniesiemy stopę życiową mas pracujących

Przyszli oficerowie Mar. Woj.

Zapełniły się sale Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. kandydatami na oficerów, oczekującymi z napięciem na wyniki egzaminów wstępnych. Ściągnęli tu ze wszystkich stron Polski — z krakowskiego, z Ziem Odzyskanych, a nawet z Podhala. Przywiodła ich tęsknota za morzem, za marynarskim mundurem, za przygodami i pragnienie zostania „wilkiem morskim". Pokutujący wciąż jeszcze u nas, zwłaszcza w głębi kraju „przedwojenny romantyzm morski" jest często jedynym motorem, ciągnącym młodych chłopców na morze, a szkoda, bo romantyzm ten rozwiewa się przy pierwszym zetknięciu z morską rzeczywistością, a co gorsze już na egzaminach.

Nie wystarczy bowiem mieć dobre chęci, zaprawione sentymentem do morza i marynarskiego munduru. Nie wystarczają też same ambicje zostania oficerem Marynarki Wojenej. Młody kandydat na marynarza, a tym bardziej na oficera, musi wykazać się poza wartościami moralnymi, również odpowiednimi warunkami fizycznymi i zdrowiem, oraz, co najważniejsze, wysokim poziomem umysłowym i uświadomieniem społecznym. Służba marynarza wymaga bowiem szczególnych warunków od młodzieży, pragnącej się jej poświęcić. Dlatego też z kilkuset kandydatów, iacy przybyli do Gdyni, tylko niewielka część złożyła egzaminy wstępne.

Egzaminy były naprawdę wiernym sprawdzianem wartości uzdolnień i wiedzy kandydatów. Obejmowały one wszystkie przedmioty na poziomie wyższych klas szkół średnich i trwały dwa tygodnie. Poczynając od geometrii, matematyki i chemii, a kończąc na rysunkach technicznych, musieli kandydaci wykazać się swymi umiejętnościami. Jedynym przedmiotem wolnym od egzaminów był... śpiew. Natomiast dość ważną pozycję zajmowało wychowanie fizyczne.

Po dwukrotnych badaniach lekarskich, w szczęśliwym wypadku, stawał każdy z młodzieńców do... zawodów sportowych i to w dziesięcioboju. W biegach, skokach, rzutach, a nawet miłośnicy boksu składali dowody swej sprawności fizycznej. O zdaniu tego egzaminu decydowały sekundy, metry i punkty. Teraz czekały ich przedmioty teoretyczne. Przez kilkanaście dni, podzieleni na grupy, przesuwali się kandydaci od sali do sali. W jednej zdawali fizykę, w drugiej wiedzę o Polsce współczesnej. Na ten ostatni przedmiot kładziono szczególną uwagę, gdyż marynarz, a tym więcej oficer Odrodzonej Mar. Woj. stojąc na tak ważnym posterunku w służbie Polski Ludowej, winien wykazać pełne uświadomienie polityczno-społeczne.

Radosny to był moment, oczywiście dla szczęśliwców, gdy wreszcie podano wyniki egzaminów. Ci, których nazwiska wyczytano — byli nie tyle wybrańcami losu, ile najbardziej wartościowymi i godnymi zostać oficerami Marynarki. Byli to nie romantycy, szukający w Marynarce wrażeń i przygód, lecz uświadomieni obywatele, dobrze przygotowani do zaszczytnej służby na straży morskich granic. Minie jeszcze sporo czasu nim zostaną oficerami, ba, nawet nim zobaczą z bliska morze, gdyż najpierw czeka ich lądowe przeszkolenie rekruckie, ale będzie to dalszym egzaminem ich woli i zdecydowania. Gdy staną wreszcie na pokładach okrętów, dowiodą ostatecznie, że zasłużyli na to, by zostać „ludźmi morza". W morzu, w czasie pływania czeka ich najcięższy, ale i ostatni egzamin, przy którym zblednie ten pierwszy, zdawany w ławkach sal OSMW.

Taki morski egzamin zdają właśnie ich starsi koledzy, podchorążowie z OSWM, na pokładzie okrętu szkolnego ORP „Iskra". Piękny ten żaglowiec powrócił niedawno do kraju, by służyć szkoleniu przyszłych oficerów. Dotychczas poza teoretycznymi wykładami, odbywały się ćwiczenia praktyczne OSMW na jednostkach naszej floty, na ORP „Błyskawica", okrętach podwodnych i trałowcach, ale okręty te nie są przystosowane do szkolenia. ORP „Iskra" natomiast nadaje się doskonale do tego celu i wyszkolił już niejeden rocznik oficerów marynarki.

Na kołyszącym się lekko pokładzie białego żaglowca wychodzą młodzi podchorążowie na pełne morze, by w dłuższym rejsie poznać sztukę żeglarską. Żaden okręt nie daje tak doskonałych warunków szkolenia, jak żaglowiec. Podobnie jak dobry lotnik musi najpierw „ob-

(dokończenie na str. 22)



Szkolny żaglowiec naszej Marynarki Wojennej, ORP „Iskra" w porcie Świnoujście

Fot. W.A.F.

List od przyjaciół

Polska bardzo ucierpiała wskutek działań wojennych. Toteż każdy, kto odwiedza te ziemie, widzi jak jej obywatele i pełna entuzjazmu młodzież szybko odbudowuje zniszczenia, spowodowane wojną z niemieckim napastnikiem.

Zburzone polskie miasta nieustannie podnoszą się z ruin. Odbudowuje się i rozbudowuje przemysł. Buduje się nowe kanały, rozwija rzeczne i morskie porty. Powstała dobra, silna Armia i Marynarka. Wszędzie kipi pełna entuzjazmu praca nowej, wyzwolonej Polski i jej pracowitego ludu.

Wielkie zasługi w odbudowie Polski ma młodzieżowa organizacja „Służba Polsce“. Widzieliśmy ją przy pracy. Zasługuje na uznanie całego narodu. Podczas naszego pobytu w Ustce, zapoznaliśmy się z organizacją „Liga Morska“. Widzieliśmy tam, jak polska młodzież z pomocą tej organizacji uczy się pracy na morzu, jak przy pomocy tej organizacji kształcą się przyszli marynarze. W czasie pokoju będą oni pracowali na polskich statkach, podnosząc dobrobyt gospodarczy kraju, będą nieśli w świat wiadomości o nowej Polsce. Najważniejsze jednak, że będą stali na straży polskich granic, że będą ich bronili przeciwko tym, którzy usiłują zachwiać pokój świata.



Poseł Jan Vodicka

W imieniu czechosłowackiej delegacji „17 listopad“ dziękujemy braciom i siostrom z Ligi Morskiej za wspaniałą gościnność, jaką nam okazali podczas naszego pobytu. Ze swej strony obiecujemy, że spopularyzujemy wśród naszego narodu Wasze zasługi i Waszą pracę dla Polski.

Postaramy się, aby ramię przy ramieniu z polskim marynarzem stanął marynarz czeski.

Niech żyje Liga Morska i jej wspaniała polska młodzież! Niech żyje wieczna i trwała przyjaźń polsko - czechosłowacka.

Jan Vodicka

Poseł i generalny sekretarz Związku Bojowników o Wolność Czechosłowacji

Komsomoł - Kadra Floty

(dokończenie ze str. 6)

stowy z załogą, śledząc z napięciem każdy rejs bojowy swego okrętu. Od marynarzy z załogi nadchodziły często długie listy, opisujące ich walki z Niemcami. Coraz częściej w listach tych komsomolcy z radością czytali o sukcesach swego okrętu.

A powodów do radości było sporo, bo marynarze z załogi „Jarosławski Komsomolec" oraz innych licznych okrętów ufundowanych przez młodzież radziecką dzielnie walczyli z flotą niemiecką, zatapiając cztery duże, transportowe statki niemieckie o łącznej pojemności około 27 tys. ton. Marynarze-komsomolcy nie zawiedli swych młodszych kolegów. Wybudowane ze składek młodzieży okręty stały się w ich rękach zwycięskim orężem, gromiącym wroga. Na morzach północnych, na Morzu Bałtyckim i Czarnym coraz częściej szły na dno niemieckie statki i okręty, spadały zestrzelone przez marynarzy radzieckich niemieckie samoloty. Młodzież komsomolska posiada wiele zasług w osiągnięciu i przyśpieszeniu zwycięstwa nad faszyzmem hitlerowskim.

Dziś organizacje komsomolskie posiadają szeroko rozbudowany masowy aparat szkolenia morskiego i to zarówno na wybrzeżach jak i w głębi kraju, w portach, miastach i wsiach. Zawiązany w czasie wojny bliski, przyjacielski kontakt między komsomolcami a marynarzami, obecnie jeszcze bardziej zacieśnił się. We wspólnych morskich kołach tej organizacji współpracują ze sobą komsomolcy-marynarze i ci, których pragnieniem jest zostać marynarzami. Nawet do położonych daleko w głąb kraju miasteczek i wsi przybywają marynarze i oficerowie, by w koleżeńskich gawędach i prelekcjach zapoznać młodych komsomolców z historią Floty Radzieckiej i służbą marynarską.

Komsomoł stał się organizacją opiekuńczą floty tzw. „szefem" Floty Radzieckiej, a każdy okręt radziecki posiada swych opiekunów w poszczególnych kołach Komsomołu rozsianych po całym kraju. Okręty i załogi otoczone są stałą serdeczną opieką młodych komsomolców, którzy z czasem zasilają załogi „swych" okrętów. Komsomoł więc nie tylko daje Flocie wartościowe, doskonale ideologicznie i fachowo przygotowane kadry marynarskie, ale jest również opiekunem Floty Radzieckiej mając wielkie zasługi w dziele rozwoju Sił Morskich ZSRR.

30 lat istnienia „Komsomołu" — to chlubna droga wychowania tych milionów bohaterów, którzy swoją walką i postawą wobec faszyzmu przynieśli wyzwolenie Polsce i innym narodom Europy i których praca stanowi dziś podstawę potęgi Związku Radzieckiego, tego niezwyciężonego gwaranta naszych granic i naszej niepodległości.

JÓZEF WÓJCICKI

STANISŁAW BISKUPSKI

WOP czuwa nad morzem

Kiedy czasami, w chwilach zamyślenia, wracają do mnie wspomnienia z dawnych lat młodzieńczych, zawsze stają mi przed oczyma fragmenty leśnych obozów, a w szczególności widok rozstawionej dokoła nocnej warty, który budził wówczas świadomość pełnego bezpieczeństwa.

Spałem wtedy pod namiotem spokojnie, wiedząc, że gdy warta czuwa, żadna groźba nie może być niespodzianką.

Gdy dziś, podczas spaceru nad brzegiem morza, lub wzdłuż nabrzeży basenów portowych zdarzy mi się spotkać sylwetkę marynarza z automatem przewieszonym przez ramię, na czapce którego widnieje napis: „Wojsko Ochrony Pogranicza", owo dawne wspomnienie wraca nagle z niezwykłą wyrazistością. Czuję się bezpieczny i spokojny. Kimże bowiem jest ów żołnierz, jeśli nie tamtą właśnie całodzienną i całonocną wartą strzegącą pilnie i uważnie bezpieczeństwa granic państwa a tym samym spokojnego snu jego obywateli.

Wprawdzie zadania tego wartownika w mundurze marynarskim są niewspółmiernie poważniejsze, ale dlatego też przeszedł on w ramach służby wojskowej specjalne przeszkolenie, a w miejsce niegroźnego stosunkowo gwizdka alarmowego ma przy sobie załadowany automat, gotowy w każdej chwili do strzału.

Niejednemu mogłoby się w pierwszej chwili wydawać, iż ochrona granic morskich nie jest służbą trudną, gdyż chroni je sama woda, którą trudno przebyć niepostrzeżenie. Nie trzeba chyba udowadniać, że taka opinia jest zupełnie fałszywa i, że ten kto ją wypowiada nie jest absolutnie w najmniejszym stopniu zorientowany w ciężkich obowiązkach jakie spoczywają na żołnierzach morskiego WOP-u.

Na granicy lądowej służba ta, o tyle jest ułatwiona, iż „wopiści" doskonale obznajomieni z terenem mają możność stworzenia stałej i tak gęstej sieci, w którą może się zaplątać nawet najbardziej zwinna „rybka". Na morskim wybrzeżu praca strażników wygląda nieco inaczej. Poza normalnym patrolowaniem brzegów oraz terenów portowych żołnierze i oficerowie WOP-u zmuszeni są stale „wizytować" wszelkie wchodzące i wychodzące statki, które nieraz są zbiorowiskiem najrozmaitszych kryjówek znanych jedynie wtajemniczonym. Walka z przemytem, który przynosi tyle uszczerbku skarbowi państwa, jest w tych warunkach niezmiernie utrudniona i wymaga od każdego żołnierza nieprzeciętnych zdolności.

„Wopista" błądzący w dżungli skrytek musi być przygotowany na najbardziej nieoczekiwane niespodzianki i nie wolno mu przy kontroli pominąć żadnego miejsca, w którym mógłby się znajdować przemycany towar. Labirynty różnorodnych pomieszczeń są tu jednak raczej sprzymierzeńcem przemytnika, który jest bardziej obeznany z terenem, niż wstępujący po raz pierwszy na pokład obcego statku strażnik. W tej sytuacji, tym bardziej winien on wykazać maksimum inicjatywy i sprytu, aby być zdolnym do wytropienia przestępstwa.

Walka z przemytem, która w wielu wypadkach jest walką trudną i niebezpieczną nie jest jednak jedynym zmartwieniem żołnierzy z morskiego WOP-u.

Jakże często żądni przygód młodzieńcy w swych naiwnych marzeniach o dalekich lądach i nieznanych krajach, decydują się na awanturniczą podróż „za oceany", której rezultatem jest zazwyczaj szybki i przymusowy powrót do domu, gdzie nieznana przygoda kończy się znanym epilogiem.

Może się wydawać na pierwszy rzut oka czymś nieprawdopodobnym, aby wszelkie liczne pomieszczenia statku mogły być skontrolowane z taką drobiazgowością i dokładnością i w tak stosunkowo krótkim czasie. A jednak fakty znajdywania lekkomyślnych podróżników „na gapę" w kominach, łodziach ratunkowych, a nawet w... zwojach lin świadczą o tym, że strażnicy mają wzrok o niezwykłych wprost właściwościach.

Trzyletnia praca strażników morskich, to okres stałego szkolenia się i nabywania coraz to nowych doświadczeń. Najtrudniejsze bowiem zawsze są tylko początki. O ile dawniej służba na nowym terenie i w nowych nieznanych warunkach była ciężka i niewdzięczna, o tyle dziś z każdym dniem praca ta staje się łatwiejsza, mimo, że ilość jej wzrasta odpowiednio do wzmagającego się wciąż ruchu w naszych rozwijających się portach.

Jeśli zaś uprzytomnimy sobie, że kilka tysięcy statków przewinęło już przez nasze porty i, że każdy z nich musiał być dwukrotnie kontrolowany wówczas zrozumiemy, jak olbrzymią, trudną i często niebezpieczną pracę wykonują strażnicy morskiego WOP-u.

Dzięki tej właśnie pracy możemy jednak być zupełnie spokojni. Warta czuwa....

STANISŁAW BISKUPSKI



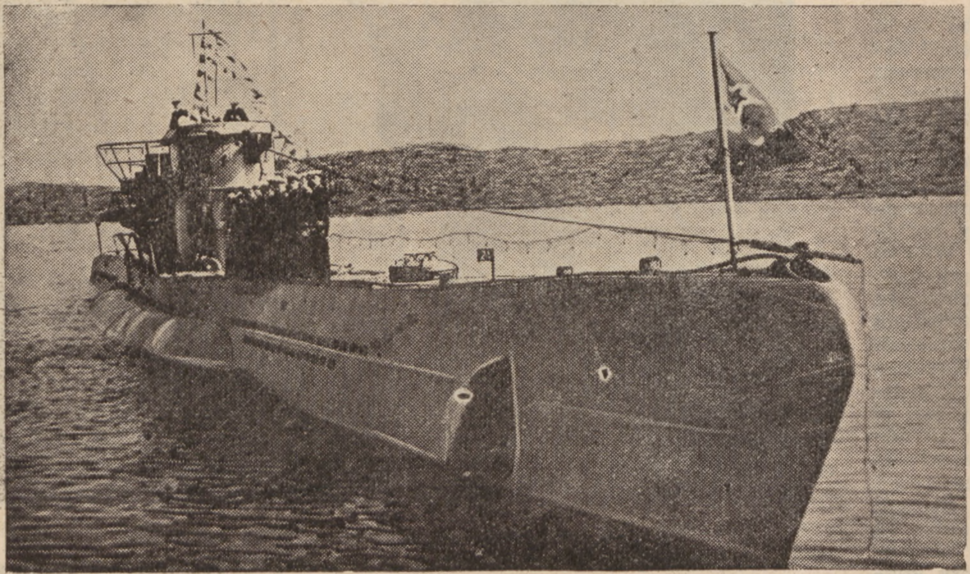
Żołnierz WOP w czasie służby na nabrzeżu

Fot. W.A.F. — Uklejewski

ZSRR - MOCARST







Związek Radziecki zajmuje jedną sz
jest trzy razy większy od Stanów Zje
duży, jak wszystkie państwa zacho
razy większy niż Polska. Zaledwie
ten ogromny kraj od Ameryki, zaledwie 15
dnie granice ZSRR leżą nad brzegami Dunaj

Związek Radziecki jest państwem mor
strzeni dwóch trzecich swej długości opiera
Oceanów: Północnego i Pacyfiku. Długość
sza od długości równika i wynosi 47 000 km

Pod względem obfitości wód i długości
należą do największych, a zapasy taniej i w
ZSRR pod tym względem na pierwszym mie
tego kraju są większe, niż zasoby Stanów Z
Kanady, Brazylii, Argentyny, Szwajcarii, Fran
munii, Węgier, Bułgarii i Polski — razem w

Ilość jezior w ZSRR dochodzi do kilkudz
raczej skromna niż przesadzona. Morze Kasp
również jeziorem, jest największym na św
wody, podczas gdy jezioro Bajkał na Syb
(1 741 m). To ostatnie jest wielokrotnie mn
jednak przewyższa go pod względem zawart

Coraz bardziej wzrastające uprzemysło
nałe warunki dla pełnego rozwoju przemy
wybudowanie silnej i nowoczesnej floty.

Radziecka flota handlowa wysuwa się dz
na świecie. Statki radzieckie obsługują ni
lecz utrzymują stałą i regularną komunikac
tami na kuli ziemskiej.

Na straży licznych morskich linii kom
głych granic wodnych Związku Radzieckiego

Wychowani na szczytnych bojowych i r
narze radzieccy okazali w czasie minionej wo
ojczyźnie, wspaniałą wytrwałość i bohaterst

Dziś, na wszystkich morzach, otaczający
ne, w dzień i w nocy, pełni straż bojową
Radzieckiego. Obce są jej zamiary zaborcz
na pierwsze wezwanie swego narodu zada
targnie się na święte granice Związku Radz
szkodzić pokojowej i twórczej współpracy n

Marynarka Radziecka stoi na straży nie
również na straży pokoju. Mając takiego s
patrzeć w przyszość.

STWO MORSKIE





nuje jedną szóstą powierzchni kuli ziemskiej,
od Stanów Zjednoczonych AP., cztery razy tak
państwa zachodnio - europejskie łącznie, a 62
ska. Zaledwie kilkadziesiąt kilometrów dzieli
ki, zaledwie 15 km od Indii, a przecież zacho-
rzegami Dunaju i Bugu.

państwem morskim, a granice jego na prze-
długości opierają się o wody 14 mórz i dwóch
iku. Długość granic morskich ZSRR jest więk-
nosi 47 000 km.

wód i długości — rzeki Związku Radzieckiego
pasy taniej i wiecznej energii wodnej stawiają
pierwszym miejscu w świecie. Zasoby wodne
soby Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii,
zwajcarii, Francji, Włoch, Czechosłowacji, Ru-
ski — razem wziętych.

odzi do kilkudziesięciu tysięcy, a liczba ta jest
a. Morze Kaspijskie, będące w rzeczywistości
ększym na świecie, zamkniętym zbiornikiem
Bajkał na Syberii, jest jeziorem najgłębszym
ielokrotnie mniejsze od Morza Bałtyckiego, a
lędem zawartości wody.

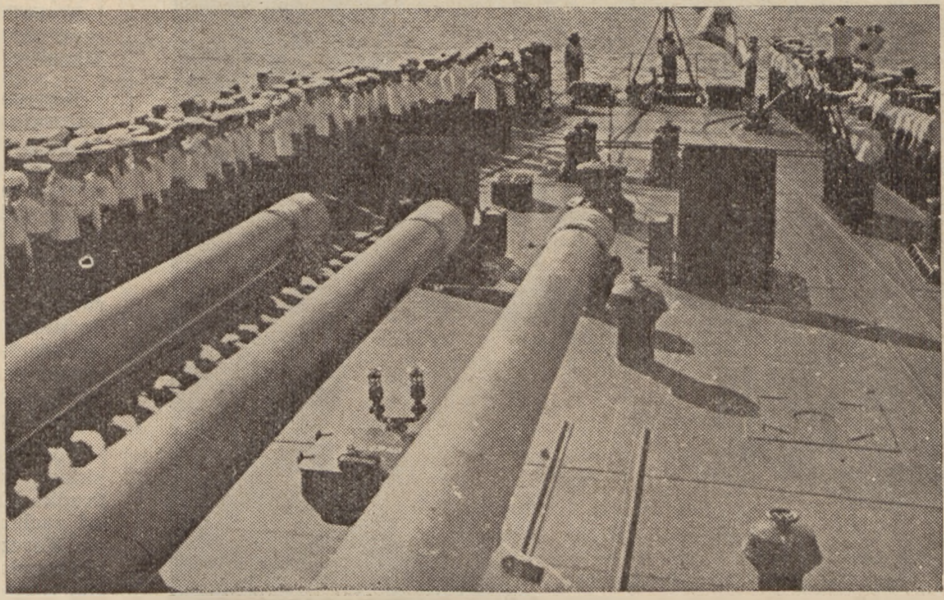
ce uprzemysłowienie kraju stworzyło dosko-
ozwoju przemysłu stoczniowego i umożliwiło
esnej floty.

wysuwa się dziś na jedno z czołowych miejsc
e obsługują nie tylko własne porty ojczyste,
ną komunikację z wszystkimi większymi por-

ich linii komunikacyjnych, na straży rozle-
u Radzieckiego stoi jego Marynarka Wojenna.
bojowych i rewolucyjnych tradycjach, mary-
ie minionej wojny bezgraniczną wierność swej
ość i bohaterstwo.

ch, otaczających ZSRR, niezmordowane i czuj-
straż bojową Marynarka Wojenna Związku
miary zaborcze, lecz zawsze jest gotowa, by
narodu zadać druzgocący cios każdemu, kto
Związku Radzieckiego, kto poważy się prze-
współpracy narodów Kraju Rad.

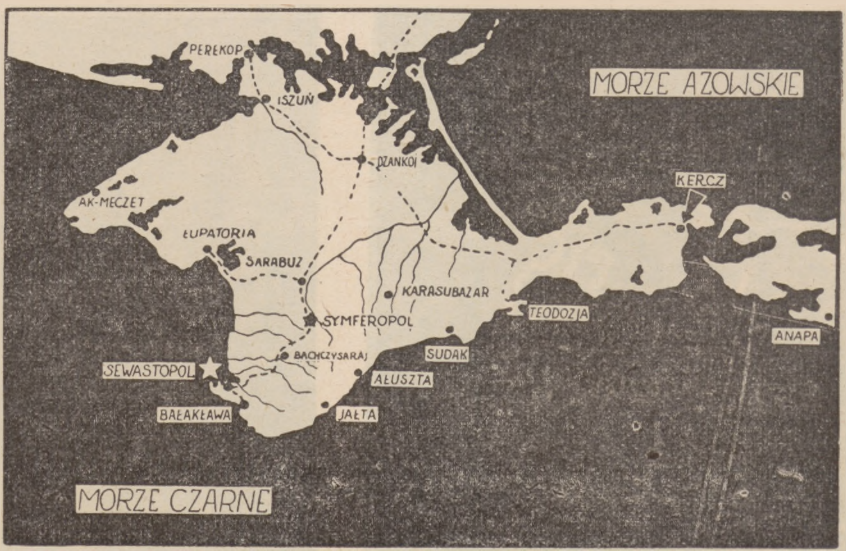
na straży nie tylko swoich granic. Stoi ona
ając takiego sojusznika — możemy spokojnie



Wszystkie zdjęcia S.I.B.

JERZY ROMAN AWUR

Perła ZSSR



Na południu europejskiej części ZSRR, otoczony z zachodu i południa Morzem Czarnym, a od wschodu Morzem Azowskim, leży Półwysep Krymski. Z kontynentem łączy go tylko wąski pas Przesmyku Perekopskiego. To odosobnienie Krymu w połączeniu ze swoistością jego przyrody czyni zeń niezwykle interesujący zakątek świata.

Oprócz przeważającego klimatu morskiego, charakterystyczne jest dla Krymu poważne zróżniczkowanie warunków naturalnych. Najczęściej dzieli się on na cztery zasadnicze, różniące się od siebie strefy.

Pierwsza, to typowy południowy step, przypominający stepy Ukrainy. Zajmuje on cztery piąte terytorium półwyspu. Druga, to strefa górska. Łańcuch Gór Krymskich, pokrytych lasami, ciągnie się na południu kraju na przestrzeni prawie 200 km i osiąga wysokość 1 500 m. Trzecia to południowy brzeg Krymu, oddzielony od pozostałej części, stromą ścianą często pozbawionych wszelkiej roślinności, południowych zboczy Gór Krymskich. Od strony morza góry te robią wrażenie gigantycznej twierdzy, broniącej cudownego zielonego sadu, położonego na wybrzeżu. Nie ma w tym przesady. Południowe wybrzeże Krymu, z jego wiecznie zieloną roślinnością i pięknem często zmieniających się krajobrazów wygląda jak wymarzona kraina z bajki. Czwarta, to Półwysep Kerczeński, (jak widzicie, półwysep w półwyspie), o zupełnie odrębnej budowie geologicznej, o klimacie na pół suchym i umiarkowanie chłodnym. Półwysep Kerczeński jest obok pozostałych stref źródłem ogromnych bogactw naturalnych.

Piękny krajobraz Krymu — Fot. S.I.B.



Na całym świecie znana jest dobrze kerczeńska ruda żelazna, która stanowi największe z bogactw naturalnych półwyspu. Jej zasoby obliczone są na trzy miliardy ton. Wyróżniają się one dwiema cechami; po pierwsze pokłady dochodzą do 16 m grubości, a po drugie ruda zawiera szereg innych, cennych składników metalicznych, a także poważny odsetek fosforu i arszeniku.

Badaniem Kerczeńskiego zagłębia rudy żelaznej oraz jej składu chemicznego zajął się dopiero Związek Radziecki. Półwysep Kerczeński, będący przed rewolucją głuchą prowincją, stał się w ciągu kilku minionych pięciolatek poważnym ośrodkiem przemysłowym. Wybudowano wielki kombinat rudy żelaznej zwany Kamysz-Burmiński i składający się z kopalń, fabryk, dużych zakładów metalurgicznych, potężnej elektrowni i portu morskiego. Zasoby rudy są tak wielkie, że służą nie tylko zakładom metalurgicznym Krymu, ale i Ukrainy.

Równie poważnym bogactwem naturalnym są zasoby różnego rodzaju soli. Obfitują w nie jeziora i zatoki morskie na północnym krańcu półwyspu tzw. Siwasze. Dopiero badacze radzieccy stwierdzili, że oprócz soli jadalnej, Siwasze obfitują w sole magnezu, chloru, potasu i innych pierwiastków. Wielkie są również zasoby złóż wapiennych, służących do produkcji cementu, szczególnie w okolicach historycznego miasta Bachczyseraju. Ogromnym bogactwem, wprawdzie już nie mineralnym, jest bardzo żyzna gleba.

Poczynając od Przesmyku Perekopskiego aż do administracyjnego ośrodka Krymu, miasta Semferopola i od zachodniego krańca półwyspu aż do Kerczu na wschodzie, przyroda stworzyła najdogodniejsze warunki dla rozwoju kultur zbożowych. W o-

kresie przedwojennym zasiewy obejmowały do 900 tysięcy ha, w tym przeszło połowę stanowiła pszenica ozima. Zaczęto tu również z powodzeniem uprawiać bawełnę.

Wybrzeże południowe zasłonięte, jak już zaznaczyliśmy, ścianą Gór Krymskich, to kraina sadów, pięknych winnic i pól tytoniowych. Krymskie winogrona słyną ze swej jakości, a wyrabiane z nich wina, szczególnie deserowe, są najlepszymi w ZSRR. Wspaniałe są również krymskie jabłka, gruszki, śliwki i inne owoce pestkowe. Wzdłuż południowych wybrzeży ciągną się tarasami winnice i pola wiecznie zielonych roślin dekoracyjnych. W środku tego cudownego ogrodu między Jałtą a Gurzufem, znajduje się wspaniały twór ludzkiej pracy — Nikitski ogród botaniczny — odwiedzany przez niezliczone rzesze turystów .Jego herbarium należy do nielicznych w świecie, a biblioteki, laboratoria, gabinety naukowe nęcą botaników radzieckich i zagranicznych.

Światowej sławy przysporzyły Krymowi — miejscowości kuracyjne. Krym to jedno wielkie uzdrowisko a takie miejscowości kuracyjne, jak Soczi, Eupatoria, Macesta, Jałta, Ałuszta, Liwadia, słyną szeroko poza granicami ZSRR. Całe południowe wybrzeże posiada tak wielkie walory kuracyjne, jakie rzadko można spotkać w innych miejscowościach kuli ziemskiej. Pałace i wille, należące przed rewolucją do rodziny carskiej, książąt i magnaterii, przebudowano na dobrze urządzone sanatoria i domy wypoczynkowe dla ludzi pracy. Niezależnie od tego powstało wiele nowych domów wypoczynkowych i sanatoriów. Corocznie tysiące ludzi pracy wypoczywa na słonecznym Krymie, zwanym popularnie ogólnokrajowym uzdrowiskiem Zw. Radzieckiego.

Krym posiada jeszcze jedną bardzo ważną cechę: szczególne położenie strategiczne. Jest prawie zupełnie podobny do wyspy. Posiada szereg wygodnych zatok i portów. Przez to posiada dominujące do pewnego stopnia położenie na morzu Czarnym. — Tym właśnie należy tłumaczyć częste próby zagarnięcia Krymu, zarówno w przeszłości, jak i podczas ostatniej wojny światowej. Słynna obrona Sewastopola w połowie ubiegłego stulecia, legendarna obrona tego miasta i portu-bohatera, podczas drugiej wojny światowej, na zawsze przeszły do historii wojen.

W planach niemieckich Krym zajmował poważne miejsce i dlatego faszyści nie szczędząc ofiar, usiłowali zdobyć go za wszelką cenę.

Toteż wojna spowodowała ogromne spustoszenia. Tym niemniej rany goją się szybko. Odradza się z gruzów i zgliszcz legendarny port Sewastopol, czynne są sanatoria i domy wypoczynkowe. Rozwija się przemysł i rolnictwo. Wydobycie bogactw naturalnych przewyższyło stan przedwojenny. Krym wrócił do swej roli ekonomicznego i uzdrowiskowego ośrodka gospodarki radzieckiej.

JERZY ROMAN AWUR

Zduńska Wola - Bałtyk

Koło Młodzieżowe Ligi Morskiej w Zduńskiej Woli, zorganizowało spływ do Bałtyku. W spływie tym, który w pełni zasługuje na miano udanej imprezy uczestniczyło 28 osób.

Nasza Redakcja będąc w posiadaniu dziennika spływu, postanowiła opublikować niektóre jego fragmenty. Uczestników przepraszamy za niedyskrecję. Czynimy to jednak w pełnym przekonaniu, że ich przygody zachęcą innych do miłego spędzenia następnego sezonu i spopularyzują turystykę wodną.

3 lipca 48 r.

Przygotowania ukończone, sprzęt wysłany nad rzekę. Na odprawie ostatecznie zatwierdzono funkcje na spływie.

4 lipca.

Niedziela. Wyjeżdżamy samochodami nad rzekę. Godzina 13, żegnamy się z rodzinką, odbieramy ostatnie polecenia czułych mamuś i adieu w nieznaną dal, z piosenką na ustach wyruszamy w świat.

Pogodę mamy nienajgorszą, ale wiatr prosto w nos. Bez większych wypadków wyłączając kilka defektów motoru przy motorówce (najpoważniejszy: oderwanie zbiornika z benzyną), dobijamy na pierwszy nocleg w pobliżu m. Warty.

Pierwszy etap dalekiej drogi osiągnięty. Rozbijamy biwak i puszki z biszkoptami.

Nowicjusze przechodzą pierwszy chrzest biwakowy na obozie wędrownym.

Noc mija spokojnie, wyłączając naturalnie wielką gorliwość urzędowego naszego wartownika, zarazem 29 członka spływu bez przydziału na żadną łódź, (jest nim pan Nepski, pospolicie zwany Nepkiem — mała psina). Komary także składają dowody braku wszelkiej humanitarności, nie odstrasza ich nawet wroga postawa krwiożerczego Kubusia (30 członek spływu, oswojona Kawka — nasza maskotka), który intensywnie zabrał się do likwidacji komarów.

5 lipca.

Przykry moment pobudki, kąpiel no i nareszcie pierwsza przyjemność: rozkoszujemy się gorącym (jedyna jego zaleta) nektarem, skomponowanym przez naszych kucharzy, a przez grzeczność nazwanym, kawą.

Jeszcze menażki nie zostały umyte a już pada komenda: „załogi na miejsca". Krótka dyskusja nad pogodą i odbijamy. Wiatr trochę się uspokoił i jechałoby się całkiem płynnie, gdyby nie to, że motor przy motorówce okazuje się nieco dychawiczny i od czasu do czasu zaczyna się jąkać, z której to dolegliwości radykalnie go leczymy.

Teren zaczyna się zmieniać, brzegi coraz bardziej kryją się za gęstymi zaroślami w przerwach, między którymi oglądamy coraz ciekawsze pejzaże.

Od czasu do czasu deszcz uważa za stosowne dać nam do zrozumienia, że nie powinno się suchym jechać na wodzie.

Jesteśmy około 20 km od Uniejowa, nagle obserwator daje znak: „Uwaga! jechać środkiem rzeki, prom".

Kajaki kolejno szeregują się i ostrożnie przejeżdżają ponad liną, nagle alarm: kajak największego na spływie niedorajdy, Heńka Woźniaka, wyłamuje się z linii, podpływa pod brzeg i wpada na wynurzającą się z wody linę. Naturalnie następuje katastrofa, kajak wywraca się, a długonogi Heniek grzebie się w wodzie, smętnym wzrokiem żegnając tonące swoje koce, a co najważniejsze, suto zaopatrzoną prywatną spiżarnię.

Dwa kajaki podążają mu na pomoc, ale szybki prąd rzuca je na tę samą linę, szczęśliwie jednak odpychają się od niej i lądują poniżej promu.

Zmuszeni jesteśmy na chwilę zatrzymać się, ażeby stwierdzić skutki awarii. Okazuje się, że jeden z „pikolaków" (najmłodsi) ma przygniecioną rękę, a Woźniak został



Kajaki i żaglówki oczekują rozpoczęcia spływu

„Ghandim", t. zn. wyzbył się swego obfitego bagażu i ubioru, a nawet obiecał, że będzie pościł.

Należy dodać, że do zatopionego bagażu należała trąbka i od tej pory dyżurny wartownik budził całe towarzystwo przez wywalenie namiotu.

Rzeka dostała okup i być może dlatego niebo się wypogodziło, ba, nawet słońce uśmiechnęło się do mokrej „twarzyczki" długonogiego Heńka.

Dobijamy do Uniejowa. Jeszcze jeden z członków załogi motorówki trzykrotnie po prostu wpada do wody (tym razem kawka — Kuba), być może chce wypróbować sprawność ratowniczą załogi łodzi na której ma zaszczyt jechać.

Jesteśmy na drugim etapie. Jest południe. Ponieważ mimo wszystko dojechaliśmy do przeznaczonego na dzisiaj punktu, postanawiamy tu zanocować, zwłaszcza, że zachodzi potrzeba uzupełnienia magazynu, a poza tym warto obejrzeć stary Uniejowski Zamek pod którym właśnie obozujemy.

Biwak rozbity, kucharze uraczyli nas świetną „wodą pomidorową". Zwiedzamy mury obronnego zamku. Nie ma końca zapytaniom i odpowiedziom: „Czemu w wieży są takie wąskie otwory? A czy tym rowem płynęła woda z Warty? Czy tamtędy można wejść do lochu? Kto zbudował ten zamek? itd. Rozlazło się bractwo po zakamarkach zamczyska w poszukiwaniu wrażeń no i skarbów.

6 lipca

Wyruszamy do trzeciego etapu, końcowym punktem którego jest Koło. Teren coraz ciekawszy, krajobraz nadrzeczny zmienia się jak w kalejdoskopie.

Poważniejszych przeszkód nie napotykamy, chyba że uwzględnimy kilkakrotne ataki astmy naszego motoru, no i ambulans otrzymuje jednego pacjenta w osobie A. Rosiaka, któremu podobno żołądek nawala (obawiamy się, że symuluje).

W Kole zjawia się przedstawiciel Urzędu Wodnego, który kontroluje, zresztą bardzo grzecznie nasze papiery. Krótka formalność załatwiona, urzędnik odchodzi uprzejmie wskazując na pożegnanie, gdzie możemy znaleźć drzewo na ognisko.

Po obiedzie zwiedzamy ruiny zamku w Kole.

Zamek ten jest podobno bardzo stary: niestety pozostała już tylko poszczerbiona baszta i część muru. Położenie jego natomiast jest prześliczne. Zbudowany na wysokiej górze, której podnóże omywa bystry w tym miejscu nurt Warty, roztacza ze szczytu baszty, wspaniały widok na dolinę rzeki. Ślicznie tu musi być o zachodzie słońca, szkoda tylko, że komendant daje już znak do odjazdu.

Mamy ochotę dobić dziś do Morzysławia i pożegnać się z Wartą.

Niestety jest to niemożliwe i musimy lądować koło wsi Biechowa na 418 rzecznym kilometrze.

Na wieczornej odprawie postanawiamy pozostawić gospodarzowi z wyżej wymienionej wsi, Różyckiemu St., kajak jednoosobowy W-1, który uległ poważnemu uszkodzeniu i nie nadaje się do dalszej podróży.

7 lipca

Po parogodzinnej jeździe dobijamy do Morzysławia. Dokładnie oglądamy urządzenia śluzowe, które większość chłopców po raz pierwszy widzi. Nic dziwnego, że samo „śluzowanie" okazuje się niebywałą atrakcją. Zaznaczyć też należy, że w Morzysławiu przenosimy się na wyższy poziom; na wszystkich następnych śluzach poziom wody będzie się ciągle obniżał. Przy śluzie oglądamy po raz pierwszy duże motorówki i parowce.

Jednym susem przeskakujemy prosty jak szosa, kanał Morzysławski. Raz jeszcze „śluzujemy" i otwiera się przed nami szeroka przestrzeń przez jaką będziemy jechali. Wrażenia ogromne. Zarośnięte szuwarem i trzciną brzegi, roją się od dzikiego ptactwa. Co chwila, prawie spod czuba łodzi podrywa się stado kaczek, znacząc swą drogę bryzgą po wodzie. Ukazują się i znikają wdzięczne główki perkozów. Z trzcin dobiega ustawiczny gwar ptasiego towarzystwa, który zdaje się świadczyć, że natura nie zwraca uwagi na płynących intruzów.

Woda w jeziorze jest czysta jak kryształ; w płytszych miejscach (do 3 m) widać całe dno i dziwy podwodnego świata.

Z zadumy wyrywa nas nagła cisza. To motor przy motorówce przestał pracować, niestety nie z podziwu dla piękna jeziora, a po prostu zwykły defekt i to bardzo poważny (wybite łożysko na korbowodzie).

Ponieważ żaglówka jedzie pod wiatr i musi „uskuteczniać" tzw. „lawirowanie" załoga motorówki nie może liczyć na holowanie i chwyta za wiosła.

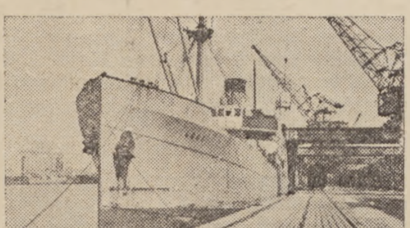
BOLESNA STRATA
Polskiej Marynarki Handlowej

Dnia 1 października br. około godziny 14,15 zatonął skutkiem najechania na minę w okolicy Gjedser polski statek „Lech", zdążający z ładunkiem drobnicy do Londynu. Wszyscy pasażerowie w liczbie 10, wraz z całą załogą, zostali uratowani i około godziny 20 znajdowali się już w Gjedser.

S/s „Lech" stanowił własność Polbrytu i zbudowany został w 1934 r. Posiadał on 2 110 DWT, rozwijał szybkość 12 węzłów i służył do przewozu żywności, ponieważ miał zainstalowane specjalne urządzenia chłodnicze o pojemności około 65 000 stóp kubicznych. Pływał na linii Gdynia — Londyn.

* * *

Na wieść o wypadku, wyruszyła ze Szczecina na pokładzie holownika „Herkules" specjalna ekipa, która miała zbadać położenie statku, rozmiar powstałych na nim szkód oraz stwierdzić, czy można go będzie podnieść. Skutkiem szalejącego sztormu ekipa miała utrudnione zadanie i po przybyciu na miejsce ograniczyła się jedynie do zbadania położenia statku.



S/s „Lech" w porcie gdyńskim

Dopiero w dwa dni później, które „Herkules" spędził na redzie maleńkiego portu rybackiego Stubbekoebing, ponowiono próbę, mimo nadal trwającej sztormowej pogody i wysokiej fali. „Herkules" zdołał podejść do wraku, a dzielny nurek szczecińskiej ekipy Wydz. Rat.-Hol. GAL-u, Żórawski, zdecydował się mimo wszystko zejść pod wodę i dokonać oględzin kadłuba.

Nurek opuścił się z narażeniem życia na głębokość 16,5 m, mimo 5 metrowej fali. Zbadał on burty i pokład statku, zbadał ładownie i położenie ładunku. Okazało się wtedy, że mina spowodowała w dnie dużą wyrwę na wysokości czwartej ładowni. Skutkiem wybuchu wiele nitów powypadało i arkusze blachy odstają od wręg. Ster został urwany a śruba uległa skręceniu o 30 stopni. Zapadł się również jeden maszt. Pokłady statku są w zupełnym porządku, lecz zawartość trzeciego i czwartego luku została skutkiem wybuchu zniszczona.

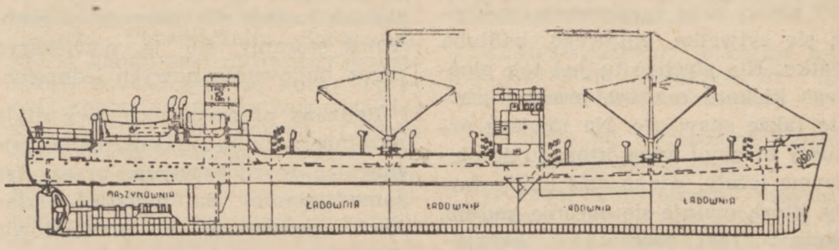
Po powrocie kpt. Poinca do Gdyni rozpatrywano sprawę ewentualnego podniesienia wraku. Jest to w zasadzie możliwe, mimo że jesienne sztormy nie sprzyjają prowadzeniu tego rodzaju prac. Na ewentualną decyzję wpływa również fakt, że rozporządzamy w chwili obecnej tylko jednym statkiem, przystosowanym do przewozu żywności i posiadającym urządzenia chłodnicze. Jest nim s/s „Lublin", na którego spada teraz obowiązek całkowitego obsługiwania linii Gdynia — W. Brytania.

STANISŁAW KUBICKI

NA STOCZNI

Stocznia Gdańska buduje dla GAL-u 6 nowoczesnych rudowęglowców według polskiego projektu. Będą to statki o nośności 2 540 ton. Oto ich pozostałe dane:

długość całkowita	**87.00 m**
szerokość na wręgach	**12.30 m**
wysokość boczna	**7.10 m**
zanurzenie	**5.35 m**
szybkość	**11 węzłów**



Przed niespełna pół rokiem 3 kwietnia, szedłem jak dziś, nabrzeżem Stoczni Gdańskiej na niecodzienną uroczystość założenia stępki pod dwa pierwsze statki pełnomorskie, budowane w Polsce. Szeroką rzeką szli obok goście i pracownicy stoczni, udzielający nam wyjaśnień na temat pracy stoczni. Wielu z patrzących nie wierzyło zapewne, że zdołamy zbudować w kraju statek. Nawet nie jeden, a sześć pełnomorskich statków — rudowęglowców. Stępka to przecież tak niewiele w porównaniu z ilością czasu, pracy i materiału, potrzebnego do powstania kadłuba statku. który można spuścić na wodę.

Minęło pół roku — szmat czasu i szmat wykonanej pracy. Zrobiono bardzo wiele. Dnia 19 maja br. założono stępkę pod trzeci z kolei rudowęglowiec, rozpoczynając jego budowę na sześć tygodni wcześniej, niż przewidywano. Pierwsza pochylnia było już wtedy obciążona 250 tonami, druga 140 tonami konstrukcji. W dwa miesiące później, 15 lipca, rozpoczęto już budowę czwartego statku, a 25 sierpnia piątego. Po wodowaniu pierwszego rudowęglowca na tej samej pochylni rozpocznie się budowę szóstego, ostatniego z tej serii.

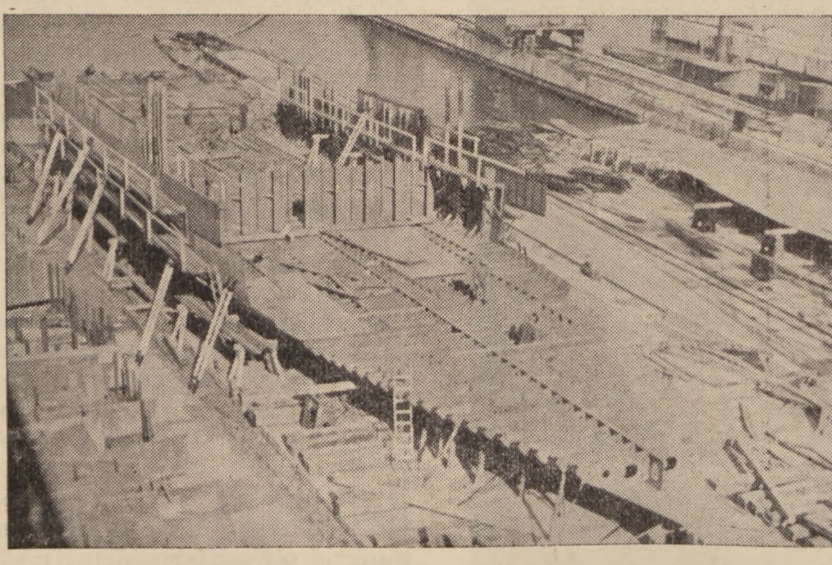
Z uroczystością założenia stępki połączyli stoczniowcy inną, skromniejszą, lecz niemniej ważną — wodowanie odbudowanego kadłuba dużego motorowca drobnicowego „Warta". Jeszcze niespełna dwa lata temu, jesienią 1946 roku, był to wrak, leżący w jednym z basenów gdyńskiego portu, z wielkimi wyrwami w poszyciu kadłuba. Odbudowa „Warty" była najlepszym egzaminem sprawności i wartości brygad montowniczych, spawaczy i nitowników, pracowników Biura Konstrukcyjnego Stoczni i traserni, słowem dla tych wszystkich, którzy w tym samym czasie podjęli jeszcze poważniejszą pracę — budowę nowych jednostek.

*

Już z daleka słychać ostry, wnikliwy stuk pneumatycznych młotów, brzęk przesuwanych i zakładanych części poszycia kadłuba, widać wysokie i potężne dźwigi powoli, ostrożnie przenoszące wręgi i blachy na właściwe miejsce montażu. Stoczniowcy, niczym mrówki, krzątają się po rusztowaniu. Na dwu pochylniach dźwigają się kadłuby statków. To drugi i trzeci rudowęglowiec. Grodzie i wręgi już wmontowano, założono dużą część poszycia, zza rusztowania wychylają się coraz wyraźniejsze sylwetki kadłubów. Tu właśnie tak zawzięcie klekocą młoty. Na rusztowaniu przysiadł z jednej strony nitownik z młotem i czeka, aż w niewielkim otworze ukaże się rozpalony do białości koniec stalowego nitu. Wtedy młot zaczyna swą pracę. Zapamiętale, bez wytchnienia tłucze w ten koniec, zmieniając go w gładką, kształtną główkę.

Z drugiej strony robotnicy rozgrzewają nity na palenisku. Jeden z nich podaje już rozgrzane, inny wybiera odpowiednie do rozgrzania. Obok nich na dnie grodzi pracuje brygada spawaczy. Syczą palniki, padają wokoło grudki rozgrzanego do białości metalu, stapiającego dwie części konstrukcji. Brygada krok za krokiem przesuwa się powoli w kierunku szczytowej ściany grodzi.

Cały przód kadłuba jest gotów. Blachy równą powierzchnią pokryły wręgi aż do dziobnicy, która dźwiga się ponad rusztowanie. W tej części kadłuba kładzie się już blachy pokładu, wykańcza ładownie. Na rufie brygada montażowa kończy zakładanie ostatnich śrub przy nowozmontowanej tylnicy. Widać już



Fot. Z. Kosycarz

Dnia 25 sierpnia 1948 r. założono stępkę piątego rudowęglowca

równy łuk rufy. Jutro przyjdą tu nitownicy, zaklekoczą znów pneumatyczne młoty.

Schodząc z wysokiego rusztowania, spoglądamy w kierunku najważniejszego dziś miejsca na stoczni — na pierwszą pochylnię. Z pomiędzy gęstej sieci rusztowania wychyla się sylwetka gotowego kadłuba statku. Nie słychać tu już tak głośnego klekotu młotów, pracują jeszcze także spawacze. Na miejscu arkuszy blachy i wręg, które tu do niedawna leżały, widać dziś kubły farby, którą maluje się obecnie kadłub. Dudnią kroki robotników, kończących na pokładzie montaż nadbudówek, pachnie świeżą farbą, pierwszy po wojnie statek, budowany na naszych stoczniach, przygotowuje się do wodowania...

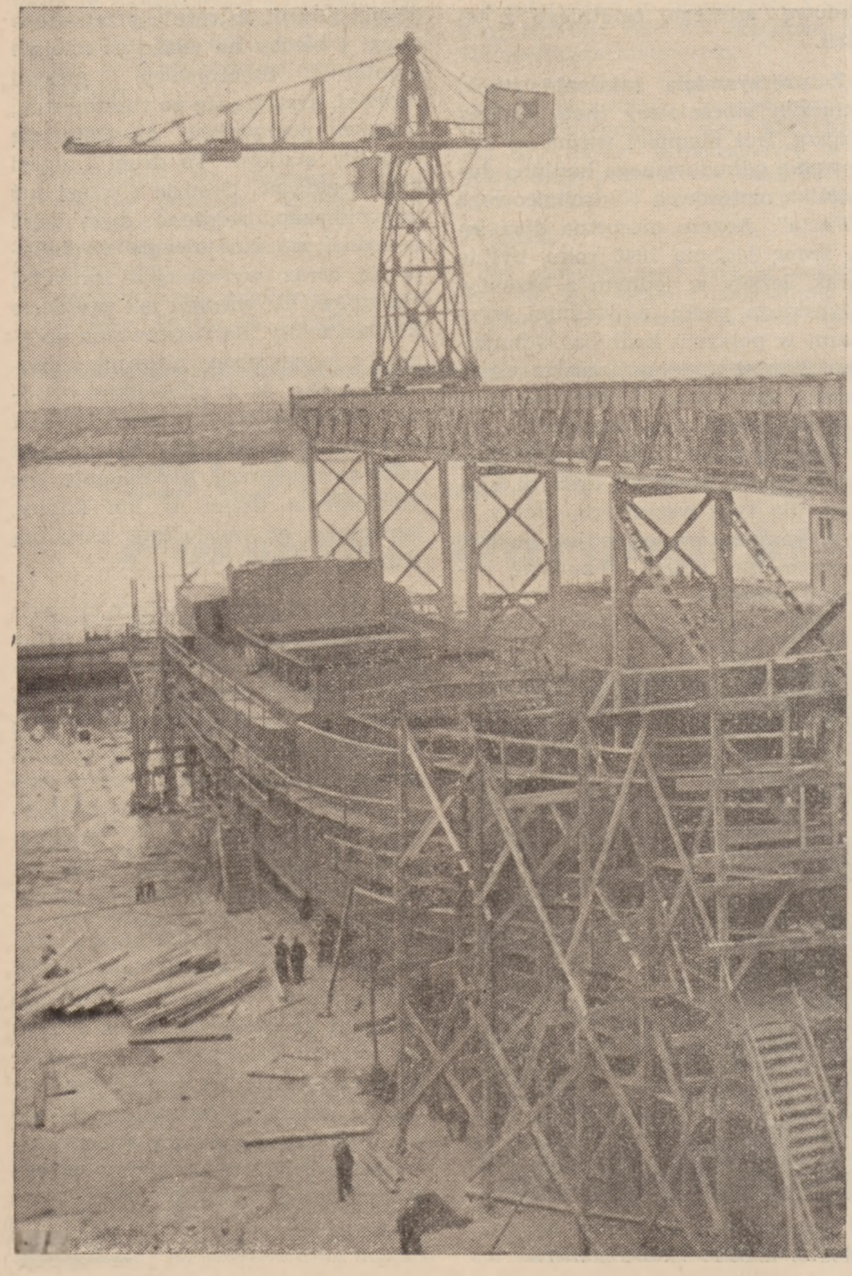
*

Rośnie nasza flota handlowa. Uzupełniono już jej straty wojenne, a tonaż jest dziś większy, niż przed wojną, lecz nie wystarcza jeszcze dla naszych potrzeb. Toteż staramy się ją powiększyć przez budowanie nowych jednostek.

Rodzimy przemysł okrętowy zdaje egzamin, rozwija się coraz lepiej, pomagając w zdobywaniu przez nas samodzielności na morskich szlakach, pomagając w przebudowie struktury państwa z lądowej na morską.

STANISŁAW KUBICKI

Kadłub pierwszego rudowęglowca jest już prawie gotowy do wodowania Fot. Z. Kosycarz



Ichtiolog

WĘDRÓWKI
RYB MORSKICH

Większość ryb morskich odbywa dalekie wędrówki za tarłem, pożywieniem czy też odpowiednią temperaturą wody. Tylko niektóre z gatunków nam znanych prowadzą życie osiadłe na dnie mórz czy oceanów. Wśród ryb wędrujących rozróżniamy tzw. ryby dwuśrodowiskowe i jednośrodowiskowe.

Dwuśrodowiskowe, są to ryby bytujące przez pewien okres czasu w morzach, przez dalszy w rzekach bądź na odwrót.

Jednośrodowiskowe bytują tylko w morzach.

Ryby dwuśrodowiskowe odbywają b. dalekie wędrówki. Znamy ich tylko 4 gatunki: węgorz, łosoś, jesiotr i aloza.

Najodleglejsze wędrówki, bo wynoszące 4 — 5 tys. kilometrów, odbywają węgorze.

W wieku 7—15 lat, gdy są już dojrzałe płciowo idą na tarło na ciepłą część Atlantyku podzwrotnikowego, na tzw. Morze Sargasowe.

Trasa węgorzy naszych prowadzi poprzez Morze Bałtyckie, Cieśniny Duńskie, Morze Północne i Atlantyk. Podróż swą zaczynają jesienią; można wówczas złapać koło Skagerraku 45 cm. wielkości złocistej barwy węgorze ciągnące na tarło. Wiosną przybywają one na Morze Sargasowe. Tu na głębokości 400—500 m, przy temperaturze 17° C. odbywa się tarło. Młode węgorzyki, wielkości 0,5 cm, po przejściu stadium larwalnego wędrują za ciepłym prądem Golfstromem do brzegów Anglii przez 2 lata, osiągając w czasie podróży wielkość 7 cm. Do naszych rzek wędrują jeszcze jeden rok.

Należy nadmienić, że węgorze udają się na tarło na Atlantyk tylko raz w życiu po czym giną. Odkryto też niedawno cmentarzyska ich na dnie oceanu. Również i węgorze kanadyjskie też zmierzają na tarło na Morze Sargasowe w innym nieco tylko jego punkcie niż europejskie.

(c. d. n.)

Z KRONIKI LIGI MORSKIEJ

Młodzież Śląska uczy się żeglarstwa

Tegoroczną akcję wychowania morskiego młodzieży Zarząd Ligi Morskiej Okręgu Śląsko-Dąbrowskiego skoncentrował w dwóch ośrodkach żeglarskich na jeziorze w Turawie i w Opolu na Odrze.

„Milszy jest sport wodny przy ciężkim wiośle, niż spokojny wypoczynek wczasowy", oto głosy tych, których życie w lipcu i sierpniu płynęło w Turawie i Opolu pod żaglami Ligi Morskiej.

Jedno tylko życzenie miała młodzież z kursów, by Liga Morska znowu rozbiła swoje namioty w 1949 roku, na jeziorach w Turawie i Otmuchowie i sprowadziła pod nie młodzież z całego województwa Śl. Dąbrowskiego.

Kursy żeglarskie które trwały cztery tygodnie, obejmowały 3 turnusy młodzieży męskiej i 1 turnus młodzieży żeńskiej. Wszyscy uczestnicy to członkowie Ligi Morskiej, zorganizowani w Kołach Szkolnych.

W godzinach wolnych od ćwiczeń młodzież urządzała występy i ogniska, które ściągały rzesze okolicznej ludności.

Teorię i zajęcia praktyczne prowadzili wykwalifikowani instruktorzy żeglarstwa. Kurs odbywał się pod banderą Ligi Morskiej, a jego program opracowano ściśle według wytycznych Polskiego Związku Żeglarskiego.

W skład zajęć praktycznych kursu wchodziła również nauka pływania. 175 uczestników otrzymało po złożeniu egzaminu przed delegatem Polskiego Związku Pływackiego, odznakę pływacką.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi o powszechnym obowiązku przysposobienia zawodowego i wychowania fizycznego młodzieży, kursy żeglarskie zostały zgłoszone w Ministerstwie Żeglugi, Wojewódzkiej Komendzie P. O. „Służba Polsce" i Wojewódzkiemu Urzędowi Kultury Fizycznej i Sportu, które to czynniki wysłały swych delegatów, celem dokładnego zlustrowania kursów. Po zbadaniu warunków bezpieczeństwa, sprzętu wodnego, zakwaterowania, warunków sanitarnych i programu szkoleniowego, lustratorzy stwierdzili, że organizacja kursów żeglarskich stała na wysokim poziomie.

Pierwszy turnus został zakończony dnia 28 VII br., drugi zaś dnia 28 VIII br.

Z uprawnieniami na stopień żeglarza śródlądowego ukończyło kurs 150 uczestników, pozostałych 46 uczestników zakwalifikowano na stopień wioślarza.

Kursy żeglarskie Ligi Morskiej wzbudziły wśród młodzieży zainteresowanie dla sportów wodnych. Lekarze Ubezpieczalni Społecznej, którzy badali stan zdrowotny uczestników oświadczyli, że kursy wpłynęły korzystnie na zdrowie młodzieży. Zarząd Ligi Morskiej Okręgu Śląsko - Dąbrowskiego pragnie tą drogą podziękować Ubezpieczalniom Społecznym za wybitną pomoc finansową, która wydatnie przyczyniła się do zrealizowania akcji żeglarskiej.

W ośrodkach żeglarskich w Turawie i Otmuchowie, będą znajdować się oprócz przydzielonego już sprzętu żeglarskiego również i jachty.

Dotychczasowa praca Okręgu pozwala wierzyć, że w przyszłym roku podobnie jak to miało miejsce w roku bieżącym, akcja szkoleniowa w Ośrodkach Wodnych Okręgu będzie należycie zorganizowana.

R. G.

Tak powinny pracować koła

Poniżej drukujemy sprawozdanie wzorowego koła modelarstwa szkutniczego przy Społecznym Gim. i Lic. ZNP, w Gdyni — Orłowie.

Oto jak może i powinna pracować sekcja modelarstwa koła szkolnego LM. Tutejsze koło modelarstwa szkutniczego liczyło w bieżącym roku szkolnym 24 modelarzy, uczestniczących regularnie w zajęciach pracowni gimnazjalnej (pozbawionej odpowiednich warsztatów i narzędzi). Zajęcia odbywały się w czwartki od godz. 17 do 19.

Poza tym odbyły się 4 teoretyczne wykłady o konstruowaniu oraz żeglowaniu jachtów. Jeden wykład wygłosił konstruktor Ob. Pluciński z Gdyni. Zbudowano jacht C — 39, model „Brzdąc" oraz model „Pies Morski" według rysunku ob. inż. Czarneckiego z Poznania. Razem wykonano 29 modeli.

W dniu 8 czerwca br. Koło przeprowadziło pokazowe regaty w Orłowie, które sfilmował Instytut Filmowy do szkolnego filmu oświatowego.

W dniu 20 czerwca br. odbyły się II regaty modeli żeglujących w Sopocie.

Po rozpatrzeniu wyników zawodów przyznano: w klasie C-3 trzy pierwsze miejsca zawodnikom: Milczarskiemu St., Serockiemu R., Konopie J. oraz trzy drugie miejsca: Wiśniewskiemu E. (uczeń Gim. Mech. w Gdyni), Kleinchmidtowi T. i Mrozowi E.

W tej klasie wyróżniono Serockiego R. jako najmłodszego zawodnika, Wiśniewskiego E. za dobrą konstrukcję modelu. Ponadto przyznano Milczarskiej J. nagrodę jako najmłodszej zawodniczce.

W klasie „Brzdąc" pierwsze miejsce przyznano Sprenglowi St. i drugie miejsce Milczarskiemu J.

W klasie tej wyróżniono Sprengla St. za dobrą konstrukcję.

W klasie „Pies Morski" przyznano pierwsze miejsce Sprenglowi St. wyróżniając go również za dobrą konstrukcję. Za udział, oraz wyniki 28 modelarzy koła modelarstwa szkutniczego z Gdyni — Orłowa, przyznano Kołu przechodnią nagrodę Kuratora Szkolnego po raz drugi.

Akcja modelarstwa szkutniczego rozwija się na terenie koła modelarstwa szkutniczego, mimo braku pracowni oraz narzędzi, pomyślnie. Koło istnieje dotychczas bez specjalnych funduszów.

Kierownik koła wygłaszał referaty na konferencji dla nauczycieli szkół podstawowych w Orłowie oraz konferencji kuratoryjnej dla nauczycieli szkół średnich, zawodowych oraz podstawowych w dniu 20 V br. w Gdyni. Temat: Modelarstwo szkutnicze na terenie szkoły.

Rozdano bezpłatnie 10 książek inż. Czarneckiego „Modelarstwo Szkutnicze" — zainteresowanym nauczycielom po 5 dla szkolnictwa podstawowego oraz 5 — średniego.

Koło wznowiło swoją działalność w roku szkolnym 1948/9 będącym zarazem trzecim rokiem pracy.

W dniu 26 września koło urządziło regaty modeli jachtów w basenie jachtowym w Gdyni. Cały dochód tej imprezy przeznaczono na odbudowę Warszawy.

Sprawozdanie niniejsze nie wymaga komentarzy. Dziwi nas jedynie zbyt małe zainteresowanie kołem Gdyńskiego Obwodu LM. Przypuszczamy, że osiągnięcia koła pobudzą Obwód nie tylko do należytej opieki, ale i do okazania pomocy materialnej. Koło prosimy o utrzymanie kontaktu z naszą Redakcją.

Odgłosy prasy o przystani L. M. na Wystawie Z. O.

„Mosty" Łódź 14 września 1948 r. str. 3.

„Pogodną, miłą wprost atmosferę zaobserwowałem na przystani nadodrzańskiej Ligi Morskiej: Oto dzieci szkolne wsiadały do motorówki, mającej je przewieźć po Odrze. Kilkoro dzieci pozostaje na brzegu z braku pieniędzy. Przed odcumowaniem, motorniczy zaprasza pozostałe dzieci bezpłatnie do motorówki, „aby nie miały żalu". Takimi są ludzie pracy".

R. G.

ROMAN GLAUBERMAN

POLSKIE FILMY MORSKIE

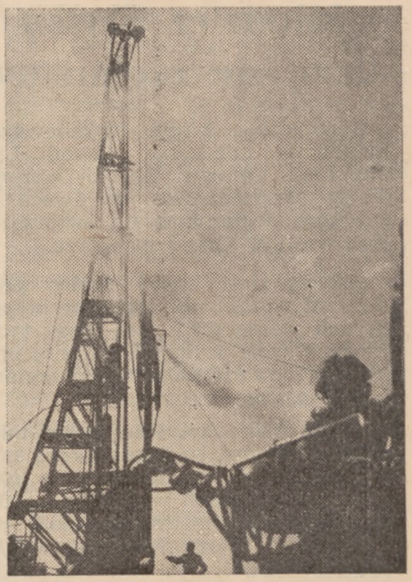
Społeczeństwo nasze od dłuższego czasu domaga się, i to zupełnie słusznie, filmów o polskim morzu i wybrzeżu. Filmy takie mają zarówno poważne znaczenie propagandowe jak i zapoznawcze. Ku ogólnemu zadowoleniu należy stwierdzić, że baza morska „Filmu Polskiego" może się już poszczycić pewnymi osiągnięciami na tym polu. Dla orientacji należy wyjaśnić, że baza ta składa się z dwu grup: nadmorskiej placówki Polskiej Kroniki Filmowej i nadmorskiego zespołu produkcyjnego filmów dokumentalnych.

Niektóre z tych filmów odniosły już kilkakrotnie sukcesy poza granicami naszego kraju. Do takich należą „POŁOWY DALEKOMORSKIE" film o rejsach polskich trawlerów rybackich na połowy na Morze Północne i drugi film z „MAZURSKIEJ ZIEMI", opowiadający w formie reportażu fotograficznego o życiu miasteczka Mikołajki na Mazurach.

Na specjalną uwagę zasługują również filmy „SZCZECIN MIASTO I PORT", oraz „STOCZNIE PRACUJĄ". Pierwszy z nich jest jednym z cyklu „Wędrówki po Polsce" i odtwarza osiągnięcia i rozwój odzyskanego przez nas portu szczecińskiego. Reportaż ten ilustruje Szczecin widziany oczyma przybysza z zaplecza.

Drugi, to reportaż ilustrujący osiągnięcia i pracę stoczni w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Charakterystyczne w tym filmie jest to, że mimo jego czysto reportażowego ujęcia widzimy w nim fragmenty wzięte z życia osobistego pracowników stoczni. Świadczy to o nowym obliczu filmu w naszej obecnej rzeczywistości, który nie tylko pokazuje osiągnięcia robotnika, ale również wnika w jego życie prywatne od którego w poważnej mierze zależy wydajność pracy. Film ten zalicza się do średniometrażowych, liczy bowiem 600 m. (Krótko-metrażowe mają po 300 m). Wszystkie wyszczególnione filmy są dziełem reżysera St. Możdżeńskiego i operatora S. Sprudina. Należy tu podkreślić, że mimo przeciążenia pracą, filmy cechuje staranne wykonanie oraz doskonałe ujęcie fotograficzne zasadniczych cech ludzi morza, pracujących z samozaparciem i poświęceniem, a równocześnie kochających swoją pracę i żywioł morski. Zarówno reżyser jak i operator podkreślają jednak, że brak jest odpowiednich scenariuszy, brak żywszego zainteresowania tą dziedziną twórczości ze strony naszych literatów. Scenariusze powinni robić literaci-scenarzyści i ludzie morza w jednej osobie. Niestety na razie ich nie posiadamy.

W chwili obecnej zakończono dokumentalny film o jachcie Ligi Morskiej „Gen. Zaruski" wypożyczonym w sezonie ubiegłym „SP" dla szkolenia instruktorów żeglarskich. Film ten odtworzy pracę i życie na pokładzie najpiękniejszego jachtu polskiego. W najbliższej przyszłości ukaże się również dokumentalny pełnometrażowy film o szkoleniu młodych rybaków dalekomorskich. Ukończenie prac nad tym filmem przewiduje się dopiero na wiosnę roku przyszłego. Reżyser Możdżeński nazywa pracę nad tym filmem największą i najciekawszą z dotychczasowych. Chcemy wierzyć na podstawie omówionych osiągnięć, że otrzymamy naprawdę wysoko-wartościowy film, propagujący rybołówstwo dalekomorskie. Ale energiczni filmowcy nie mają zamiaru odpoczywać również podczas zbliżającej się zimy, mimo, że jak to się popularnie określa, sezon się skończył jesienią. Obiecują film reportażowy z ośrodka bojerowego.



Fragment portu w Szczecinie

Reasumując, należy powitać z uznaniem wysiłki i ambicje nadmorskiej bazy F. P. i wierzyć, że entuzjazm tej grupki ludzi zostanie w pełni doceniony przez „bazę centralną" F. P. Należy się spodziewać, że Film Polski zrobi wszystko dla maksymalnego wyposażenia oddziału na Wybrzeżu, a literaci wyjdą na „szeroką wodę" i dadzą reżyserom dużo wartościowego i ciekawego materiału. Wszak w państwie morskim powinniśmy mieć dobre filmy morskie.

ROMAN GLAUBERMAN

Zdjęcia „Film Polski"



KSIĄŻKI · CZASOPISMA

„PRZEGLĄD MORSKI"

NR 7 (132)

Ostatnio ukazał się w sprzedaży kolejny, 7 numer „Przeglądu Morskiego", wydawanego przez Dowództwo Mar. Woj. Ze względu na ciekawe opracowanie i dobrą szatę graficzną oraz bogatą treść, numer zasługuje na szczególną uwagę czytelników.

Treść tego numeru zaciekawi nie tylko ludzi bezpośrednio związanych ze służbą i pracą na morzu, ale także najszersze rzesze miłośników morza. Rozpoczyna ją ciekawie napisane przez kmdr ppor. B. Wielowiejskiego omówienie powrotu ORP „Iskra" do kraju. Por. mar. J. Wójcicki jasno i wyczerpująco przedstawił sylwetkę twórcy floty rosyjskiej — cara Piotra Wielkiego. Dalej znajdujemy następny odcinek doskonałej książki admirała I. S. Isakowa, poświęcony działalności flotylli rzecznych Marynarki Radzieckiej podczas ostatniej wojny, tłumaczony starannie i wnikliwie przez kontradm. W. Steyera, Dowódcę Mar. Woj.

Do rzędu najwartościowszych i najstaranniej napisanych prac zaliczyć także należy artykuł kmdr. S. Mieszkowskiego — „Zarys rozwoju artylerii okretowej", cz. I.

Poza tym Nr 7 „Przeglądu Morskiego" zawiera opracowane przez inż. J. Morzego „Porównanie napędu parowego i motorowego na okrętach wojennych", oraz „Radiosystemy nawigacyjne" kmdr. ppor. Z. Kowalskiego.

Jak zwykle bogate działy stałe: „Przegląd prasy", „Kronika", „Wiadomości lotnicze" i „Bibliografia" dopełniają całości numeru.

STERNIK ŚRÓDLĄDOWY

Biblioteczka K. Ż. „Szkwał".

Na półkach księgarskich ukazała się niedawno niewielka lecz nadzwyczaj pożyteczna książeczka — „Sternik śródlądowy" — pierwszy powojenny podręcznik fachowy dla żeglarzy śródlądowych. Został on opracowany na podstawie oficjalnego programu szkoleniowego Polskiego Związku Żeglarskiego.

Zawiera on poza wiadomościami ogólnymi starannie opracowane omówienie konstrukcji jachtów śródlądowych i ich osprzętu, omówienie warunków pływania, stateczności, manewrowania. Równie szczegółowo omówiono przepisy żeglarskie i meteorologię. Podręcznik jest bogato ilustrowany, a jego format, pozwalający włożyć go swobodnie do kieszeni, czyni zeń naprawdę wartościowy podręcznik, użyteczny w każdej potrzebie młodego żeglarza.

SKRZYNKA POCZTOWA

Krasoń J. Mielec. Warunki przyjęć do Państwowej Szkoły Morskiej na rok następny ogłaszamy zawsze wiosną, przed ukończeniem roku szkolnego. Bieżący rok szkolny już się rozpoczął i warunki, jakie dotychczas obowiązywały, ulegną prawdopodobnie zmianie. Jeśli jednak macie zamiar ubiegać się o przyjęcie. musicie posiadać przede wszystkim ukończone gimnazjum oraz stan zdrowia bez zarzutu.

Teperek A. Warszawa. Dyplom oficerski w naszej Marynarce Handlowej otrzymuje się po ukończeniu Państw. Szkoły Morskiej, wydział nawigacyjny lub mechaniczny, złożeniu egzaminu końcowego i po odbyciu określonej przepisami praktyki na statkach polskich. Pozostałe pytania, patrz odp. J. Krasoniowi.

Kłossowski H. Łódź. Alianci przejęli do podziału między siebie następujące jednostki floty włoskiej: 3 pancerniki — „Giulio Cesare", „Italia" i „Vittorio Veneto" oraz 5 krążowników — „Pompeo Magno", „Scipione Africano", „E. di Savoia", „Attilio Regolo" i „Emanuele Filiberto Duca d'Aosta".

Sawka M. Branica Suchowolska. W chwili obecnej przyjęć do OSMW nie ma. Radzimy jednak poinformować się w najbliższym RKU, kiedy można składać podania w tej sprawie.

Z EKRANU I SCENY

„DALEKA DROGA"

Radziecki film morski

Wszystkie filmy radzieckie, również morskie, mają to do siebie, że tchną żywym realizmem i posiadają wysoką wartość wychowawczą. Głównym tematem tych filmów są ludzie, ich przeżycia psychiczne i kształtowanie ich charakterów. Tego rodzaju wychowawczą i wartościową tematyke posiada też jeden z najlepszych radzieckich filmów morskich pt. „Daleka droga".

Treścią filmu jest daleki ćwiczebny rejs okrętu szkolnego „Wiateż", na którym odbywają szkolenie marynarze i podchorążowie floty rosyjskiej, cała akcja filmu rozgrywa się bowiem za czasów carskich. Na okręt przychodzi nowy dowódca — człowiek o jasnym charakterze i postępowych poglądach — który usiłuje zmienić dotychczasowe stosunki wśród załogi, straszne, zwłaszcza dla marynarzy. Zgodnie z tradycją carskiej floty oficerowie uważali się za władców absolutnych na okręcie, traktując marynarzy jak niewolników. Przedstawicielem tej kategorii oficerów był poprzedni dowódca okrętu i I oficer, który ze zgorszeniem obserwował ludzkie poczynania nowego dowódcy. Również i niektórzy podoficerowie byli prześladowcami marynarzy, wysługując się swym zwierzchnikom i stosując według ich rozkazów kary cielesne w stosunku do załogi.

Typowym przedstawicielem tego rodzaju podoficerów jest w filmie postrach załogi, bosman Dziuba. Bez powodu bije on marynarzy, a jego potężna pieść sieje wśród nich przerażenie. Te nieludzkie metody stosował on na rozkaz poprzedniego dowódcy, a miały one na celu zastraszenie marynarzy i pozbawienie ich wszelkiej ludzkiej wartości. Nowy dowódca spostrzega, że jeden z młodych marynarzy ma rozbitą twarz i dowiaduje się, że sprawcą jest właśnie bosman Dziuba. Wzywa go do siebie i zakazuje kategorycznie dalszego bicia i maltretowania załogi. Zdziwienie bosmana nie ma granic, po raz pierwszy spotyka się on w ciągu swej długiej służby w carskiej flocie z oficerem zabraniającym bicia marynarzy. Bosman Dziuba nie może przełamać swego nawyku i buntuje resztę podoficerów przeciw nowym metodom dowódcy, twierdząc, że bez bicia marynarza nie można wychować. Zdarza się jednak wypadek, który otwiera oczy bosmanowi, ślepemu dotychczas słudze carskich oficerów.

Oto podczas równikowego chrztu strumień wody, kierowany przez Dziubę oblewa jednego z podchorążych, który wściekle obrażony zuchwałością bosmana policzkuje go przy wszystkich. Podchorążowie byli synami bogatych junkrów i magnatów rosyjskich, traktujących lud rosyjski jak bydło. Bosman Dziuba i inni podoficerowie spostrzegają, że byli narzędziem w rękach tych podłych ludzi. Zmieniają swój stosunek do ludzkich metod dowódcy i do podległych im marynarzy. Wśród załogi okrętu budzi się świadomość wolnych ludzi i dążenie do zmiany istniejących stosunków we flocie. Na tle takiego zagadnienia przewija się jednak w filmie szereg innych pogodnych, wesołych i ciekawych scen z dalekiego rejsu, które sprawiają, że z zainteresowaniem śledzi się całą żywą akcję, tego realistycznego i wartościowego filmu morskiego. Jest to jeden z wielu doskonałych radzieckich filmów morskich, które przewinęły się już i przez nasze ekrany docierając do wielu różnych zakątków Polski. Film ten warto więc zobaczyć ze względu na jego wartości wychowawcze, piękne zdjęcia i żywą akcję.

Nasza ankieta

CO CHCIAŁBYŚ WIDZIEĆ I CZYTAĆ w „Młodzieży Morskiej"

W naszej dotychczasowej pracy redakcyjnej staraliśmy się dobierać materiały do „Młodzieży Morskiej" w myśl pisanych i niepisanych życzeń naszych Czytelników. Nie zawsze jednak mogliśmy wszystkich zadowolić, gdyż nadsyłane wypowiedzi były przeważnie odbiciem indywidualnych zapatrywań.

Aby w naszej przyszłej pracy zadowolić jak najszersze rzesze sympatyków pisma, ogłaszamy ankietę na temat treści, formatu i objętości „Młodzieży Morskiej" i prosimy wszystkich o wzięcie w niej udziału. Opracowywanie treści pisma według wyników ankiety przyniesie Wam, Drodzy Czytelnicy, odpowiedzi na nurtujące Was pytania i zagadnienia, nam zaś pozwoli dać na nie szybką i wyczerpującą odpowiedź.

Oto nasze pytania:

1. *Czy podoba Ci się dotychczasowa szata graficzna, rozmiar i objętość pisma?*
2. *Czy odpowiada Ci obecny dobór i układ jego treści?*
3. *Jakie zagadnienia są według Twego zdania zbyt pobieżnie a jakie zbyt obszernie opracowywane?*
4. *Co chciałbyś jeszcze widzieć na łamach Twego pisma?*
5. *Jak często winna się „Młodzież Morska" ukazywać? Jako miesięcznik, dwutygodnik, czy tygodnik i w jakiej objętości?*
6. *Czy odpowiada Ci włączenie prenumeraty „Młodzieży Morskiej" do składek członkowskich LM podobnie jak to już ma miejsce z innymi pismami, np. wydawnictwami PCK czy LL?*

Odpowiedzi na powyższe pytania prosimy wykierować do dnia *20 listopada br.* pod adresem: *Redakcja „Młodzieży Morskiej", Gdynia, ul. św. Piotra 12, z napisem „Ankieta" na kopercie.*

Pomiędzy uczestników naszej ankiety, którzy nadeślą najciekawsze i najbardziej wyczerpujące odpowiedzi, rozlosowane będą nagrody książkowe.

Czekamy Waszych listów!

Redakcja

Przyszli oficerowie Mar. Woj.

(dokończenie ze str. 9)

latać szybowce", tak dobry marynarz musi przejść „szkołę pod żaglami". Jest to naprawdę wyśmienita, ale też twarda i ciężka szkoła. Służba na żaglowcu, to nie romantyczne wycieczki pod białymi żaglami, urozmaicane wspinaniem się po traplinkach na maszty i kołysaniem się w wygodnym hamaku w takt „tańca" fal — jak to sobie wyobrażają laicy — lecz ciężka praca. Poza służbą wachtową w dzień i noc, w chłód i deszcz, trzeba w pocie czoła napracować się przy żaglach, wykonując liczne rozkazy menewrowe, a wreszcie niemniej ważnym punktem, poza ćwiczeniami, jest szorowanie pokładu i innych części okrętu.

Od rana do wieczora uwijają się podchorążowie, w roboczych mundurach po pokładzie. Zbliżająca się jesień przynosi coraz częściej sztormową pogodę. Coraz częściej też w swej wędrówce szkolnej po Bałtyku „Iskra" natrafia na dużą falę i przenikające „do szpiku kości" mroźne, porywiste wiatry. Taki wicher wywieje porządnie stojących na wachtach podchorążych, zahartuje ich organizm i przyzwyczai do trudów marynarskiego żywota.

Na bukszprycie i rejach, na masztach i w bocianim gnieździe nabierają młodzi chłopcy sprawności i znajomości morskiego fachu. Tu też, zżywają się naprawdę z morskim żywiołem. Pod żaglami dopiero bowiem można poznać i pokochać do głębi morze i służbę marynarską. A „Iskra" chodzi przeważnie pod żaglami, chociaż posiada także dwa motory. Służą one jednak raczej jako pomocnicze, na wypadek, gdy wiatr zginie. Takie wypadki zdarzają się jednak na Bałtyku dość rzadko zwłaszcza na jesieni, nie mogą więc przyszli marynarze narzekać, „na brak siły napędowej".

Krążąc po wodach Bałtyku, zawijają chłopcy z „Iskry" do portów Wybrzeża, goszcząc i w dalekim Świnoujściu i na Helu. Nie są to jednak wycieczki krajoznawcze. Każdy rejs przynosi nowe korzyści, podnosi poziom praktyczny wiedzy żeglarskiej, przeistacza w wilków morskich. Wkrótce „Iskra" wyjdzie i na dalsze wody, na długotrwałe rejsy. Wkrótce też na jej pokład wejdą młodzi chłopcy, którzy składali niedawno wstępne egzaminy do OSMW. Na pokładzie w morzu zdawać będą dalsze marynarskie egzaminy, by zyskać miano oficera Marynarki Wojennej.

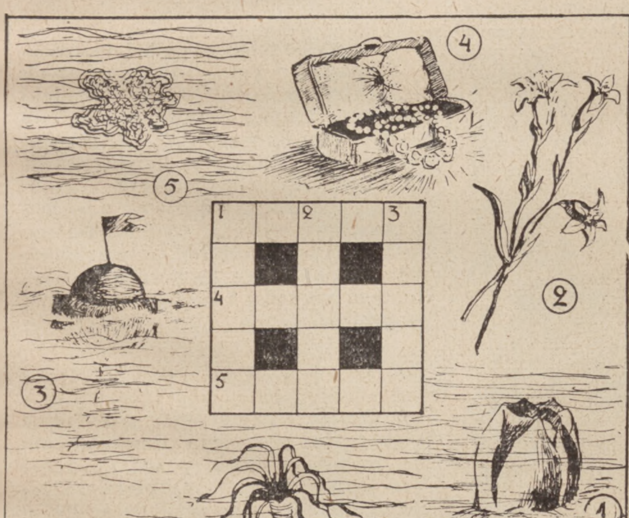
1. *REBUS WIROWY*

Ułożył „KASTA" z Otwocka



2. *KRZYŻÓWKA OBRAZKOWA*

Ułożył „Orzech" ze Zgierza.



Do podanej wyżej figury krzyżówki należy wpisać pionowo i poziomo po trzy wyrazy, przedstawione w formie rysunków.

3. *SZARADA*

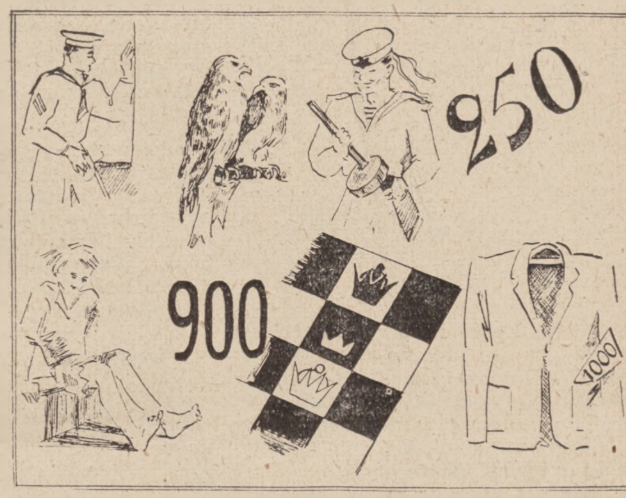
Zwiedza **trój-czwarte** przeróżne **Cały,**
lecz na **raz-trójka** tego nie czyni:
dwa długim rejsie przez rafy, skały
wytrawnych majtków wiezie do Gdyni.

Każdy — **wspak pierwszy** morską swawolą,
słońcem spalony, niczym Murzyni,
obłędnie tęskni, nim zszedł na molo,
do **trój-czwartego** — swojej bogini.

„Kasta"

4. *REBUS*

Ułożył „Ed-Ka" z Łodzi



Za prawidłowe rozwiązanie chociażby jednego z powyższych zadań Redakcja „Młodzieży Morskiej" przeznacza 3 kwartalne prenumeraty swego pisma do rozlosowania. Dla tych uczestników konkursu, którzy rozwiążą wszystkie 4 zadania, rozlosowana będzie dodatkowo jedna wartościowa książka.

HUMOR



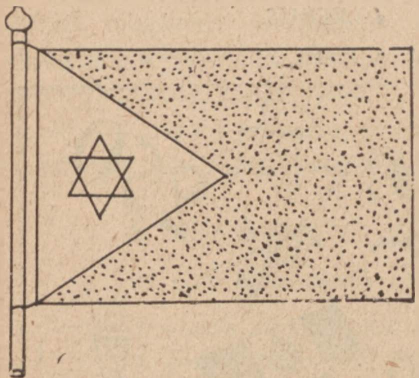
Hej, Olaf, czy możesz pożyczyć mi „siekiery"? - Chciałem wytrzeć nos

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. Redaguje: Komitet Redakcyjny.
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO, Warszawa I-8 000.
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Druk i klisze wyk. w Z. G. „P. W." Nr. 4 w Gdyni 8 900. Nr 1362
Cena prenumeraty wraz z przesyłką pocztową — roczna: zł 250, półroczna: 130, kwartalna: 75.—W-14 076

z archiwum Neptuna

BANDERA PAŃSTWA IZRAEL

Tymczasowa Rada Państwa ogłasza niniejszym, że bandera floty wojennej państwa Izrael wygląda, jak narysowano i opisano poniżej:



Bandera długości 180 cm, szerokości 120 cm, tło ciemno-niebieskie z białym trójkątem równoramiennym, którego wierzchołek znajduje się pośrodku bandery, a podstawa łączy się z bokiem szerokości, przylegającej do drzewca. W trójkącie — „Magen Dawid", którego środek znajduje się w centrum trójkąta, utworzony z sześciu linii niebieskich łączących się w dwa trójkąty równoboczne. Każda linia ma długości 32 cm a szerokości 3 cm.

Tymczasowa Rada Państwa
Dawid Ben Gurion,
przewodn.

10Ijar 5708 (19 maja 1948).

KTO STARSZY?

Pisarz angielski F. Deen stwierdza, że flota rosyjska jest starszą od floty angielskiej. „Sto lat przedtem, pisze Deen, nim Alfred wybudował angielskie statki, rosyjskie okręty uczestniczyły już w bitwach morskich; tysiąc lat temu pierwszymi marynarzami owej epoki byli właśnie Rosjanie".

NAFTA NA DNIE MORZA?

Uczeni radzieccy odkryli na dnie Morza Kaspijskiego bogate złoża ropy naftowej. Radziecki przemysł naftowy przystąpił do opracowania projektów specjalnych szybów, które umożliwiłyby eksploatację tych bogatych złóż. Projekty zdały egzamin, ukryta w głębi ropa wyszła na powierzchnię.

Morze Kaspijskie jest bogatym rezerwuarem innych jeszcze bogactw naturalnych. Dostarcza w pierwszym rzędzie soli, a wyspa Czeleken czyli „Czterech Bogactw", posiada pokaźne ilości innych surowców jak brom, jod, ozokeryt — rzadki gatunek wosku.

NOWOCZESNE LODOŁAMACZE

Czy wiecie, że dziób lodołamacza przypominą swym kształtem łyżkę? Dzięki temu może statek wjechać na grubą taflę lodową i kruszyć ją własnym ciężarem, jeśli uderzenia potężnego, stalowego dziobu nie odnoszą skutku.

Zdarza się też niekiedy, że lodołamacz „wmarznie" w lód. Potrafi się jednak z tego uwolnić przez zmianę swego położenia. Ma on bowiem wbudowane specjalne zbiorniki, które napełnia wodą i zwiększa w ten prosty sposób ciężar bądź rufy, bądź też dziobu, w zależności od potrzeby.

Ostatnio inżynierowie radzieccy zastosowali na statkach linii polarnych specjalne urządzenia kruszące lód przy pomocy strumienia wody, wyrzucanego pod ciśnieniem 200 atmosfer. Urządzenia te zdały egzamin, i wprowadza się je już na wielu statkach, które noszą nazwę hydrolodołamaczy.

KOBIETY — MARYNARZE

Radziecki statek „Biełoostrow" będzie odbywał regularne rejsy na trasie: Leningrad — Helsinki — Sztokholm — Londyn. Kapitanem statku jest kobieta, Anna Iwanowna Szczetinina, członek Leningradzkiej Rady Miejskiej, posiadającą wiele odznaczeń za swą dotychczasową



pracę. Pisała o niej niedawno „Młodzież Morska" (Nr 3/48).

Kobietami są również drugi i czwarty pomocnik kapitana Szczetininy.

Rekordowy harpunnik

Niezwykły rekord osiągnął podczas ostatnich połowów wielorybniczych marynarz Prokopienko, trafiając ze swego harpunowego działa 196 olbrzymów morskich. Upolowane przez niego wieloryby, ważą łącznie kilkaset ton, a uzyskany z nich tłuszcz napełniłby kilkadziesiąt cystern kolejowych, które by sformowały pociąg o długości pół kilometra. Wyczyn Prokopienki stanowi niewątpliwie rekord światowy w tej konkurencji sportu myśliwskiego, a został osiągnięty na wodach wysp Aleuckich i na statku flotylli noszącej również nazwę „Aleut".



Zamieszczony powyżej rysunek, nadesłał nam jeden z młodych Czytelników, jako projekt szkolnego kącika Ligi Morskiej. Sam pomysł jest niewątpliwie bardzo dobry i godny uwagi. W każdej szkole powinien powstać podobny kącik, jednak rysunkowy projekt nie jest pozbawiony szeregu wad. Prosimy naszych Czytelników o przesłanie nam swoich uwag na temat zamieszczonego rysunku i podanie własnych projektów.

EGIPSKA LATARNIA MORSKA

Z kronik Ptolemeusza, astronoma i geografa greckiego dowiadujemy się, że już w 285 r. przed Chrystusem została zbudowana pierwsza latarnia morska i to właśnie w Egipcie, u wejścia do portu w Aleksandrii. Już jednak na długo przedtem narody żeglarskie morza Śródziemnego używały płonących stosów i kadzi płonącej oliwy jako orientacyjnych świateł dla żeglujących po morzu.

Latarnia w Aleksandrii nosi nazwę Pharos i uchodzi za najstarszą. Zbudowana jest na kształt wieży kościelnej, na szczycie której palono początkowo szczapy drzewa, a później oliwę. Dzisiaj jest o tyle wygodniej latarnikom, że potrzebują tylko włączyć elektryczny kontakt, miast rozpalać i pilnować ognisk.